



< Sedã ou SUV? CIVIC vs. COMPASS

AUTO

ESPORTE



SUPERCOMPARATIVO!

TESTAMOS OS NOVOS SUVs



A NOSSA OPINIÃO E A
DE DONOS DE HR-V E
RENEGADE SOBRE OS
ÚLTIMOS LANÇAMENTOS.
ESCOLHA O SEU

- ✓ CONSUMO
- ✓ MANUTENÇÃO
- ✓ SEGURO
- ✓ DESEMPENHO
- ✓ REVISÃO

SEGREDOS

FLAGRAMOS OS NOVOS GOL,
VOYAGE E O SUCESSOR DO PUNTO.
VEJA TAMBÉM COMO SERÁ A INÉDITA
PICAPE DA VW E O UPI RENOVADO



HONDA
The Power of Dreams

TALENT MARCEL



Espaço interno versátil,
com sistema ULTRA Seat.
Quem tem curte



Novo multimídia de 7"
com navegação.
Quem tem dirige tranquilo



Motor 1.5L e câmbio CVT.
Quem tem aproveita
o desempenho



Câmera de ré. Quem tem
dirige com perfeição



Design moderno por dentro
e por fora. Quem tem admira

FIT 2017

Quem tem é fã.

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Nota A na classificação
geral

Consumo de combustível (km/l) para o Honda FIT 1.5 EXL (Flex): 8,3 km/l (etanol) e 12,3 km/l (gasolina) em ciclo urbano (cidade) e 9,9km/l (etanol) e 14,1km/l (gasolina) em ciclo rodoviário (estrada). Classificação no Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular na categoria: A; na absoluta geral: A; e em emissões: A. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões.



HONDA

<http://banca-de-revistas.blogspot.com>

SUMÁRIO

FEVEREIRO
2017
EDIÇÃO 621

LED
SPÓSITO



CRETA, TRACKER E KICKS ENFRENTAM OS LÍDERES

38

Abalar a liderança do Honda HR-V e do Jeep Renegade não será fácil, mas há três novidades que podem virar o jogo. O Hyundai Creta enfrentou os líderes pela primeira vez e vem acompanhado de outra novidade de peso, o Chevrolet Tracker 1.4 Turbo, além do pretendente Nissan Kicks. Confira os números de testes e a opinião de quem tem os líderes para saber qual SUV é o melhor para você.

Uma viagem atrás do Voyage



28

Seguimos de perto os novos Voyage e Gol para trazermos tudo sobre a nova linha da Volkswagen

Novos tempos: SUV vs Sedã



50

Jeep Compass e Honda Civic podem ser diferentes, mas disputam a preferência dos consumidores

Sem deixar nada do anterior



56

Dirigimos na Europa a nova geração do Nissan March, com estilo ousado, motor turbo e muito prazer ao dirigir

O pior trânsito do mundo



74

Fomos até as Filipinas para ver como é viajar pelas ruas mais caóticas do planeta



VOCÊ DIZ

- 06 Carta ao leitor
- 07 Expediente



IGNIÇÃO

- 10 O super-híbrido Faraday FF91
- 14 Os motivos das brigas de casal no carro
- 16 O fim da indústria automotiva australiana
- 18 Novo Ford Mustang e mudanças na CNH
- 20 F1: a dureza de ser parceiro do Hamilton
- 21 Motorista fantasma e Mario Kart
- 24 Salão de Detroit tem novidades para cá



ÁREA RESTRITA

- 26 Flagras e projeções do novo Fiat X6H
- 28 Fomos atrás dos VW Gol e Voyage
- 30 Como será o facelift do VW up!
- 31 A mula da nova picape da Volkswagen



TESTAMOS

- 38 Novos SUVs versus Líderes do Segmento
- 50 Honda Civic x Jeep Compass
- 56 O revolucionário Nissan March
- 62 Pela Califórnia com o high tech BMW Série 5
- 66 VW Amarok Extreme à prova no campo
- 70 Kawasaki Vulcan 650 S
- 71 Teste da central multimídia Live On da Fiat



TENDÊNCIAS

- 72 CES: feira de tecnologia aposta nos carros



MUNDO SOBRE RODAS

- 74 Como é o trânsito das Filipinas
- 80 Brasil não testa airbags como deveria



SERVIÇO

- 82 Detailing: como é detalhar um carro
- 85 Autoajuda: saiba tudo sobre cadeirinhas



MERCADO

- 86 Retrospectiva 2016: o que aconteceu no ano
- 90 O que chegou ao mercado no mês
- 91 Tabela inteligente de preços



CARRO VOADOR

- 98 Trânsito e falta de educação

**48H DE PROTEÇÃO
CONTRA O SUOR
SEM IRRITAR SUA PELE.
SINTA A DIFERENÇA.**



48H
PROTEÇÃO



1/4
TECNOLOGIA
HIDRATANTE

**POTENTE CONTRA O SUOR,
NÃO IRRITA A SUA PELE**



O quinto elemento

Carros limpos, abastecidos, locação definida e autorizada para a sessão de fotos. Tudo pronto, e no fim da tarde da véspera do encontro de carros, personagens, repórteres, editor de arte e fotógrafo, chega o retardatário. A reportagem está planejada para um comparativo entre quatro modelos. O quinto altera o combinado, o design da capa, a reserva da pista de testes. O que fazer?

Fazer. Tem sido frequente o lançamento de novos modelos ser feito de uma maneira "controlada" pelas montadoras. Pode-se rodar algumas dezenas de quilômetros com o carro, mas não testar sua performance ou medir seu consumo, por exemplo. Menos ainda fazer um teste comparativo com seus concorrentes de forma adequada. É até possível obter alguns números de aceleração, mas em vias públicas. Pouco recomendável e preciso.

GUINADAS DE ÚLTIMA HORA NA PAUTA DÃO UM BOCADO DE TRABALHO, MAS O RESULTADO COMPENSA

Embora representasse um retrabalho, a chegada na última hora do quinto carro para o comparativo só enriqueceu o resultado. O segmento de utilitários esportivos, ou SUVs, encanta consumidores mundo afora, e tornou-se um rápido fenômeno de vendas. A oportunidade de reunir Creta e Tracker – os dois lançamentos mais recentes – e

três de seus concorrentes, acelerá-los na pista de testes, medir o consumo e fotografá-los juntos não poderia ser perdida.

Não foi, e o resultado está em suas mãos. Como no filme de Luc Besson, o quinto elemento fez a diferença. Não o carro que chegou na última hora, mas o time que arregaçou as mangas a fim de oferecer o melhor para os leitores.

Ainda no capítulo do fenômeno SUV. Tem chamado a atenção no mercado a migração de consumidores tradicionais de hatchs e sedãs médios para os utilitários esportivos. O que o consumidor ganha ou perde fazendo essa troca? É o tema da reportagem que põe frente a frente a décima geração de Honda Civic e Jeep Compass. Dois lançamentos recentes que reforçam uma percepção: o consumidor compra o que faz os seus olhos brilharem, atende suas expectativas e cabe no seu bolso. O rótulo não importa. **A**

Boa leitura

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

DIRETOR DE REDAÇÃO



A REVISTA AUTOESPORTE

é a Organizadora do Carro do Ano, Carro Premium do Ano, picape do ano, Utilitário do Ano, Utilitário Premium do Ano e Motor do Ano.



ANUALMENTE AUTOESPORTE

aponta os modelos de melhor custo/benefício do mercado brasileiro.



OS TESTES DE AUTOESPORTE

são auditados pela AEA.

Autoesporte não credencia nenhum estabelecimento comercial ou prestadores de serviço. Conheça os critérios de nossos testes, nossa missão e nossos valores em www.autoesporte.com.br



DIRETOR GERAL: Frederic Zoghailb Kachar
DIRETOR DE AUDIÊNCIA: Luciano Tauguinha de Castro
DIRETORA DE MERCADO ANUNCIANTE: Virginia Any

DIRETOR DE GRUPO AUTOESPORTE, ÉPOCA NEGÓCIOS, GLOBO RURAL E PEQUENAS EMPRESAS & GRANDES NEGÓCIOS: RICARDO CIANCARUSO



DIRETOR DE REDAÇÃO



MARCUS V. GASQUES

EDITORES MULTIPLATAFORMA



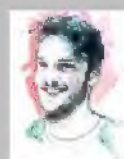
ALBERTO CATALDI



JULIO CABRAL



LEANDRO ALVARES



GABRIEL AGUIAR



GUILHERME B. MUNIZ



MICHELLE FERREIRA



TEREZA CONSIGLIO

REPÓRTERES

DIRETOR DE DESIGN MULTIPLATAFORMA: GUSTAVO MACIEL MAFFEI
ESTAGIÁRIOS: CAIO PATRIANI E TALITA MÔNACO
ASSISTENTE DE REDAÇÃO: RAYANE RAMALHO

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO

DIRETORA DE ARTE: CRISTIANE MONTEIRO
DESIGNERS: ALEXANDRE RIBEIRO ZANARDO, CLAYTON RODRIGUES, DANILO DOS SANTOS BANDEIRA, FELIPE HIDEKI YATABE, MARCELO MASSAO SERIKAKU **ESTAGIÁRIA:** CRISTINA AYUMI KASHIMA

INOVAÇÃO DIGITAL

DIRETOR DE INOVAÇÃO DIGITAL: Alexandre Maron; **GERENTE DE ESTRATÉGIA DE CONTEÚDO DIGITAL:** Sílvia Balieiro

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

DIRETOR DE TECNOLOGIA: Rodrigo Gosling; **DESENVOLVEDORES:** Everton Ribeiro, Fabio Marciano, Jeferson Mendonça, Leandro Paixão, Marcelo Amendola, Murilo Amendola, Thiago Previero e William Antunes;
OPEC ONLINE: Rodrigo Santana Oliveira, Danilo Panzarini, Higor Daniel Chobes, Rodrigo Pecoschi

MERCADO ANUNCIANTE

SEGMENTOS — FINANCEIRO, IMOBILIÁRIO, TI, COMÉRCIO E VAREJO

DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Emiliano Morad Hansenn; **GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:** Ciro Horta Hashimoto; **EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:** Selma Maria de Pina, Cristiane de Barros Paggi Succi, Christian Lopes Hamburg, Milton Luiz Abrantes e Taly Czeresnia Wakrat

SEGMENTOS — MODA, BELEZA E HIGIENE PESSOAL

DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Cesar Bergamo; **EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:** Adriana Pinesi Martins, Eliana Lima Fagundes, Juliana Vieira, Selma Teixeira da Costa, Soraya Mazerino Sabral e Ana Paula Boulos

SEGMENTOS — CASA, CONSTRUÇÃO, ALIMENTOS E BEBIDAS, HIGIENE DOMÉSTICA E SAÚDE

DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Luciana Menezes; **EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:** Giovanna Sellon Perez, Paula Santos, Rodrigo Gironde Andrade, Valeria Glanzmann e Fatima Ottaviani

SEGMENTOS — MOBILIDADE, SERVIÇOS PÚBLICOS E SOCIAIS, AGRO E INDÚSTRIA

DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Renato Augusto Cassis Siniscalco; **EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:** Andressa Aguiar, Diego Fabiano, Cristiane Soares Nogueira, João Carlos Meyer e Priscila Ferreira da Silva

SEGMENTOS — EDUCAÇÃO, CULTURA, LAZER, ESPORTE, TURISMO, MÍDIA, TELECOM E OUTROS

DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sandra Regina de Melo Pepe; **EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:** Ana Silvia Costa, Guilherme legowa Sugio, Lilian de Marche Noffs e Dominique Petroni de Freitas

GERENTE DE EVENTOS: Daniela Valente; **COORDENADOR OPEC OFF LINE:** José Soares

EGCN

CONSULTORA DE MARCAS EGCN: Olívia Cipolla Bolonha

ESCRITÓRIOS REGIONAIS

GERENTE MULTIPLATAFORMA: Larissa Ortiz; **EXECUTIVA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:** Babilá Garcia Chagas Arantes

UNIDADE DE NEGÓCIOS — RIO DE JANEIRO

GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA RJ: Rogerio Pereira Ponce de Leon; **EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:** Daniela Nunes, Lopes Chohim, Juliane Ribeiro Silva, Maria Cristina Machado e Pedro Paulo Rios Vieira dos Santos

UNIDADE DE NEGÓCIOS — BRASÍLIA

GERENTE MULTIPLATAFORMA: Barbara Costa Freitas Silva;
EXECUTIVA MULTIPLATAFORMA: Camila Amaral da Silva e Jorge Bicalho Felix Junior

ESTÚDIO GLOBO

CRIAÇÃO: Vera Ligia Rangel Cavalleri

AUDIÊNCIA

DIRETOR DE MARKETING: Cristiano Augusto Soares Santos; **DIRETOR DE CLIENTES E PLANEJAMENTO:** Ednei Zampese;
GERENTE DE VENDAS DE ASSINATURAS: Reginaldo Moreira da Silva; **GERENTE DE CRIAÇÃO:** Valter Bicu da Silva Neto;
COORDENADORES DE MARKETING: Eduardo Reccato Almeida e Patricia Aparecida Fachetti

ATENDIMENTO AO ASSINANTE

Disponível de segunda a sexta-feira, das 8 às 20 horas, e sábado, das 9 às 15 horas.

Internet:

www.editoraglobo.com.br/faleconosco

São Paulo: 11 3362-2000

Demais localidades: 4003-9393*

Fax: 11 3766-3755

* Custo de ligação local. Serviço não disponível em todo o Brasil. Para saber da disponibilidade do serviço em sua cidade, consulte sua operadora local

Para anunciar ligue

SP: 11 3767-7700/3767-7500

RJ: 21 3380-5924, e-mail:

publautoesporte@edglobo.com.br

Para se corresponder com a Redação

Endereçar cartas ao Diretor de Redação, AUTOESPORTE, Av. Nova de Julho, 5.229, CEP 01407-907, São Paulo, SP. Fax: 11 3767-7707

Email: autoesporte@edglobo.com.br

As cartas devem ser encaminhadas com assinaturas, endereços e telefones do remetente. AUTOESPORTE reserva-se o direito de selecioná-las e resumí-las para publicação.

Edições anteriores

O pedido será atendido por meio do jornaleiro ao preço da edição atual, desde que haja disponibilidade de estoque.

Faça seu pedido na banca mais próxima.

Contatos para justiça eleitoral

justicaeleitoral@edglobo.com.br
 Fax: (11) 3767-7091



AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A.

AV. 9 DE JULHO, 5229 –

JD. PAULISTA – SÃO PAULO –

SP – CEP 01407-907

Distribuidor exclusivo para todo o Brasil: Dinap - Distribuidora Nacional de Publicações.

Impressão: Plural Indústria Gráfica LTDA., Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues, 700 - Tamboré - Santana de Parnaíba, São Paulo, SP, CEP 06543-001. Impresso em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².



O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa de Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

COLABORADORES



ALEXANDRE AKASHI
CARINA MAZAROTTO
FRANCISCO MOTA
LARISSA TSUBOI
MARIANA BENVENIDO
ROBERTO DUTRA



ANSELMO CHERÉ



FABIO ARO
MARCOS CAMARGO
LEO SPOSITO



ANDRÉ VALENTE
DMITRY MIROLIUBOV
PAOLA HIROKI
RENATO ASPROMONTE
ZÉ OTÁVIO



ESTÚDIO GLOBO

O QUE É O ESTÚDIO GLOBO

O Estúdio Globo elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publeditorial" e "promo".

Chegou o Hyundai Creta. O melhor vem agora.

O novo SUV da marca que mais entende de SUV.



Faróis com projetor, luz diurna (DRL) de LED e Cornering Lamp.



Motor Nu 2.0 Flex de 166 cv e sistema Stop & Go.



Bancos de couro com ventilação (motorista).



blueNav® – Central multimídia touch screen de 7" com GPS, Apple CarPlay® e Google Android Auto.



Seis airbags, controle de estabilidade e assistente de partida em rampa.

Imagens meramente ilustrativas. Todos os equipamentos apresentados neste anúncio são itens de série da versão Hyundai Creta Prestige 2.0 16V Flex, ano de fabricação/modelo 2017/2017, com transmissão automática, (OCN GZZZ 04). Os bancos e os painéis das portas são de couro sintético de microfibra. Garantia Hyundai 5 anos: sujeita às condições previstas no Manual de Garantia do veículo. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro.



Venha fazer um test drive nas Concessionárias HMB.



Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais:   /HyundaiBR

 Na cidade somos todos pedestres.

 **HYUNDAI**

Os termos e condições da Garantia Hyundai estão estabelecidas no Manual de Garantia do veículo, assim como no Manual do Proprietário. Preserve a vida. Use o cinto de segurança. O Hyundai Creta está em conformidade com o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE. Para mais informações, acesse o site: hyundaicreta.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.

IGNIÇÃO

Ligue-se nas informações mais quentes e as curiosidades do automóvel

TEORIA DA EVOLUÇÃO

FARADAY FUTURE APRESENTA SEU SUPERCARRO ELÉTRICO COMO UMA NOVA ESPÉCIE DE AUTOMÓVEL



S

e a Tesla saiu explorando o conceito de elétrico esportivo, a Faraday Future quer acelerar mais rápido. Aproveitou a mostra de eletrônicos CES 2017, em Las Vegas (EUA), para apresentar seu primeiro modelo de produção, o FF91, com a promessa de entregar 1.064 cv de potência. Deixando de lado só o apelo ambiental, a empresa fundada em 2014 anuncia aceleração de zero a 100 km/h em 2,39 segundos.

Pisando fundo assim, a autonomia não deve chegar aos prometidos 700 km. Mas a

empresa afirma que são necessárias cerca de 4,5 horas a 240V para obter metade da carga. No futuro, a Faraday Future pretende oferecer carregamento sem fio, via Wi-Fi.

Uma das inovações do FF91 é o Driverless Valet: o carro deixa o passageiro, procura uma vaga, estaciona sozinho e envia uma notificação avisando onde está. É possível agendar horário para buscar a pessoa.

O FF91 ainda não teve preço revelado, mas pode ser reservado pela internet nos EUA mediante pagamento de US\$ 5 mil. **A**

FF91 DEVE CHEGAR EM MARÇO DE 2018. PRIMEIRAS 300 UNIDADES SERÃO A ALLIANCE EDITION

**MODELO
TEM TETO DE
VIDRO QUE
ESCURECE A
GOSTO DOS
OCUPANTES**



1

Além dos faróis, o sistema de iluminação na frente do carro "avisa" um pedestre que ele foi visto quando está no modo autônomo.



2

Arrival Interface: o sistema de reconhecimento facial abre as portas sem chave e ainda personaliza as boas-vindas para o motorista.



3

O que significa o número 917? O 9 é o modelo mais luxuoso da linha que a Faraday Future pretende lançar. 01 é o primeiro carro da marca.



4

Mais de 30 câmeras, radares e sensores ultrassônicos discretamente instalados monitoram 360 graus ao redor do supercarro.

**Para tudo que é importante,
faça um seguro primeiro.
Faça o seguro do brasileiro.**

Banco do Brasil Seguros

Acesse o site

especialistaemseguros.com.br



Central de Atendimento BB
4004 0001 ou 0800 729 0001

Deficiente Auditivo ou de Fala
0800 729 0088

SAC
0800 729 0722

Ouvidoria BB
0800 729 5678

[illegible]



Seguro Auto

- Desconto de até 40% na franquia¹
- Indenização integral em até 5 dias úteis²
- Parcelamento em até 6 vezes sem juros³



"D.R." A BORDO

PESQUISA DE EMPRESA NORTE-AMERICANA LISTA AS DEZ PRINCIPAIS RAZÕES PARA BRIGAS DE CASAIS NO CARRO

 GABRIEL AGUIAR

Já se perguntou por que os casais brigam a bordo do carro? Para resolver essa questão, o site norte-americano Net Quote, especializado em cotações de seguro, realizou uma pesquisa com mais de 2 mil pessoas para descobrir quais são os dez principais motivos das discussões.

O levantamento indica que 11% dos entrevistados com idades entre 52 e 69 anos já terminaram um relacionamento por causa dos hábitos do parceiro ao volante – número que sobe para 11,9% na Geração X (35 a 51 anos), caindo para 9,9% dos “Novos Millennials” (18 e 24 anos) e 8,4% dos “Velhos Millennials” (25 e 34 anos).

Outro dado divulgado aponta que 37,2% dos casados têm viagens de carro mais estressantes, número que baixa para 31% dos casais que vivem juntos, para 30,3% entre aqueles que são noivos e 23,1% dos casais separados.



AUTOESPORTE NA CBN

Ouçá nosso boletim da CBN sobre a pesquisa!
<http://glo.bo/2hN00yk>



1

“NÃO ESCUTA AS MINHAS SUGESTÕES”

De acordo com a pesquisa, não dar atenção às sugestões do parceiro é o principal motivo de brigas entre os casais entrevistados – os dados não distinguem idade, mas é unanimidade tanto para homens quanto para mulheres. Além disso, 30,9% delas disseram temer pela vida quando o companheiro está dirigindo, ante 26,7% deles.

71,4%

2

“DIRIGE RÁPIDO DEMAIS”

3

“FICA MUITO PRÓXIMO DO VEÍCULO À FRENTE”

4

“FREIA MUITO FORTE”

5

“TOCA UM ESTILO DE MÚSICA QUE EU NÃO GOSTO”

6

“FICA PERDIDO OU FAZ O TRAJETO MAIS LONGO”

51,9%

7

“DEIXA A TEMPERATURA MUITO FRIA NA CABINE”

51,4%

8

“DEIXA A TEMPERATURA MUITO QUENTE NA CABINE”

9

“TOCA A MÚSICA COM VOLUME MUITO ALTO”

45,6%

10

“DEIXA O CARRO DESORDENADO E COM LIXO” 43,8%

CLÁSSICOS

MEMÓRIA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

MAIS DE MEIO SÉCULO DE **AUTOESPORTE**, EM FOTOS, ILUSTRAÇÕES E TEXTOS, ESTÃO DISPONÍVEIS PARA LICENCIAMENTO

O teste de seu primeiro carro (ou do seu pai, ou avô), a foto daquela corrida inesquecível, uma cobertura de Saão do Automóvel e outros momentos da indústria automobilística estão registrados em 52 anos de história de **Autoesporte**. E são acessíveis para quem quiser fazer um trabalho escolar, produzir um documentário, ilustrar uma página na internet ou mesmo apenas matar saudade.

"A Editora Globo disponibiliza mais de 8 milhões de ilustrações, textos, infográficos, mapas, fotos analógicas e digitais de seu acervo para todo o tipo de licenciamento", diz Osvaldo Damasceno Silva, coordenador do Centro de Documentação da Editora. Os interessados podem tirar dúvidas e obter informações sobre valores pelo telefone (11) 3767-7190, ou venda_conteúdo@edglobo.com.br.



RESGATE HISTÓRICO

O jovem piloto Ayrton Senna no registro de uma de suas primeiras vitórias em competições, nos anos 1980



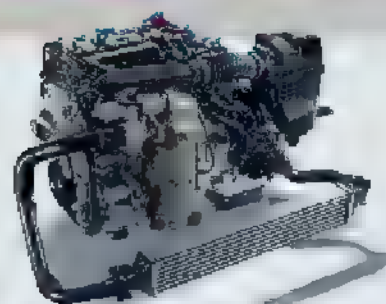
CURIOSIDADE

AUSTRÁLIA, TERRA SEM MONTADORAS

COM DESPEDIDA DA TOYOTA, PAÍS DEIXARÁ DE PRODUIZIR CARROS LOCAIS

 **MARCUS VINICIUS GASQUES**

O megas produzidos na Austrália ainda rodam pelas ruas do Brasil, como a edição especial Fittipaldi, de 2010. Quando passar um, você estará olhando para um dos últimos exemplares da indústria automobilística da Oceania: a Toyota anunciou o encerramento no ano passado da produção no país, onde se instalou em 1963. A Ford começou a fabricar carros no Brasil em 1925, e a GM, representada pela divisão Holden, em 1908. A largada para a produção local de carros foi dada pelo empresário Harley Tarrant, que importou um motor Benz para construir o primeiro carro a gasolina, em 1901. A forte valorização do dólar australiano é a principal causa apontada para a alta dos custos de produção no país. A Austrália tem 25 milhões de habitantes que compram pouco mais de 1 milhão de veículos por ano, de mais de 60 marcas de importados.



MOTOR DO ANO 2017

A imagem que ilustra o "Motor do Ano 2017", na página 81 da edição 619 (dezembro), não é do vencedor do título, o 1.5 Turbo da Honda. Na verdade, é um câmbio CVT da marca.



HONDA EM ITIRAPINA

Ao contrário do que afirma o texto na página 6 da edição 620 (janeiro), a fábrica da Honda que ainda não entrou em funcionamento fica em Itirapina, e não em Itacemópolis, onde se instalou a Mercedes.



Com a Multiplus e a Editora Globo,
você tem o **melhor da vida**
e **da informação**



Um milhão de pontos

para você ganhar mais

Saiba como em **euqueroummilhaodepontos.com.br**



parceiro

multiplus



NOVIDADE

ESSE MUSTANG É NOSSO!

PROMETIDO PARA 2018, O ESPORTIVO ESTÁ MAIS MODERNO (E BONITO?).

POR GABRIELA AQUAR



A atual geração do Mustang ganhou vida em 2014, só que a Ford achou melhor dar uma nova cara ao esportivo, que terá ares (ainda mais) europeus para este ano – e trate de se acostumar às mudanças, porque a marca diz que o ícone finalmente chegará por aqui em 2018. Do lado de fora, as principais diferenças ficam por conta dos faróis de leds com jeitão de Dodge, além dos para-choques mais agressivos e lanternas sutilmente redesenhadas na traseira.

O motor 3.7 V6 de 304 cv deu adeus e foi substituído pelo 2.3 turbo de quatro cilindros com 314 cv nas versões de entrada, enquanto o câmbio automático agora possui dez marchas (e foi criado em parceria com a rival GM!). As atualizações também incluem quadro de instrumentos digital, suspensão retrabalhada, sistemas de frenagem de emergência, alerta de distância, manutenção na faixa e detecção de fadiga, além da central multimídia Sync 3.



GERAÇÃO CONECTADA

Além do espelhamento por Apple CarPlay e Android Auto, é possível controlar algumas funções do carro pelo celular



SONORIDADE BIPOLAR

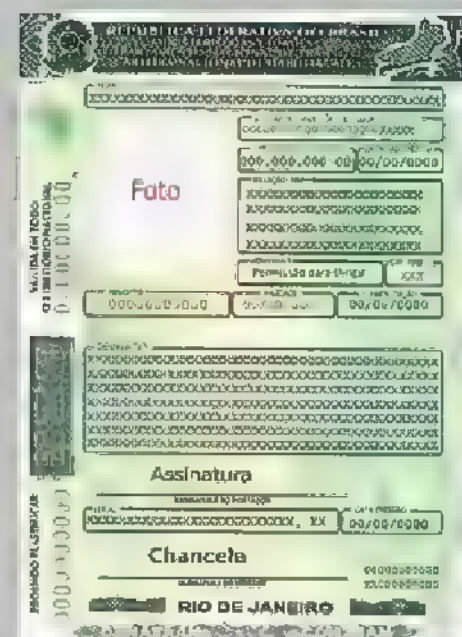
O ronco do motor 5.0 V8 que equipa o Mustang GT poderá ser controlado graças a uma válvula no escapamento – oferecida como opcional

DE CARA NOVA

HABILITAÇÃO GANHA NOVOS ELEMENTOS GRÁFICOS PARA EVITAR FALSIFICAÇÕES

O ano começou diferente para quem renovou ou tirou a primeira Carteira Nacional de Habilitação. Ela teve mudanças visuais, que incluem troca da tinta azul esverdeada para preto da tarja no topo. A impressão continua em alto-relevo e a tarja passa a ter o mapa do estado emissor da CNH. Sob o brasão da República, o mapa do Brasil agora é impresso com tinta especial para dificultar a falsificação. O fundo do

documento está mais amarelado e alguns elementos, como números, podem ser conferidos com luz ultravioleta. Há ainda um código numérico de validação composto pelos dados individuais, o que permitirá a fiscalização por aplicativo que deve ser disponibilizado pelo Departamento Nacional de Trânsito. Quem ainda está com a CNH dentro do prazo de validade não precisa se preocupar com a troca.



NISSAN KICKS

COMPAROU X COMPROU



Innovation that excites



LEW LARA TEWA

A partir de
R\$ 84.900
à vista⁽¹⁾

Taxa de 0,99% | Em 36x

Supervalorização do seu usado⁽²⁾



Vencedor de 9 entre os 10 principais comparativos automotivos.



Painel HD de 7" com mais de 12 funções



Botão de partida Push Start



Âmbio XTRONIC CVT com função "Sport"



Câmera de ré



Bancos com tecnologia Zero Gravity®



O carro mais econômico da categoria

Passa em mais concessionárias e faz um teste drive

Sabe mais em nissankicks.com.br



Financiamento pelo CDC (Crédito Direto ao Consumidor), através do Banco RCi Brasil S.A. (CNPJ/MF nº 62.307.848/0001-15). Crédito sujeito a análise e aprovação de cadastro. O veículo anunciado possui pintura sólida. Frete incluso e tarifa de cadastro de R\$ 648 + despesas com registro de contrato no valor de R\$ 112,40 referentes ao Estado de São Paulo (variando conforme o Estado). Garantia de três anos, sem limite de quilometragem para uso particular, 100 mil km para uso comercial, ou o que vencer primeiro; demais condições, conforme manual de garantia do veículo. O Preço Fechado de Revisão Nissan é válido até 31/1/2017, contempla a inspeção de peças e troca de componentes conforme manual de garantia e não inclui itens de desgaste natural nem é válido para veículos utilizados em condições severas.

Revisão com o menor custo do segmento no comparativo, foram considerados somente os concorrentes que divulgam em seus sites oficiais pacotes de revisão periódica com preço fechado nacional, até 60 mil km, incluindo mão de obra, peças e lubrificantes. Válido para os veículos Nissan March 10 4 cilindros 2014/2015, Nissan March 10 3 cilindros a partir do ano/modelo 2015/2015, Nissan Versa 10 3 cilindros a partir do ano/modelo 2015/2016, Nissan Versa 1.6 a partir do ano/modelo 2015/2016 e Nissan Sentra a partir do ano/modelo 2014/2015. Nissan Way Assistance: assistência 24 horas em todo o país, por dois anos. Mais informações no site www.nissan.com.br ou pelo SAC Nissan (0800 011 1090). 1 - Condição válida para pessoa física até 31/1/2017 ou enquanto durar o estoque de 50 veículos Nissan Kicks 1.6 SV 2016/2017. Preço à vista de R\$ 84.900 ou nas seguintes condições: 60% de entrada (R\$ 50.940) + saldo financiado em 36 meses, com parcelas fixas de R\$ 1.186,40. Taxa de juros de 0,99% a.m. (12,55% a.a.) + impostos (IOF) de R\$ 1.479,15. Custo efetivo total de 1,30% a.m. (16,71% a.a.). Valor total de R\$ 93.650,26. 2 - Avaliação do veículo usado, por no mínimo 80% da tabela FIPE vigente no momento da compra, válida somente se efetuada a aquisição de um veículo Nissan Kicks 2017. A oferta é válida até 31/1/2017 e somente quando o cliente utilizar na negociação qualquer outro veículo com avaliação pela concessionária Nissan de no mínimo R\$ 30.000. Para ter direito a supervalorização do usado, o cliente deve ser proprietário do veículo usado há no mínimo seis meses (contados da data da emissão do documento), e o CPF/CNPJ do proprietário do veículo usado, objeto da troca, deve ser obrigatoriamente o mesmo do comprador do novo veículo. Essas condições não são válidas para a troca de veículos usados de frota, táxis, locadoras, locações, seguradoras e veículos recuperados de seguradora, tampouco para aquisição por modalidade de vendas diretas. Mais informações em www.nissan.com.br ou em uma concessionária da rede Nissan.

PEDESTRE, USE SUA FAIXA.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO E INSTITUTO NISSAN JUNTOS NO COMBATE AO TRABALHO INFANTIL

nissankicks.com.br



COMPETIÇÃO

BOA SORTE, COMPANHEIRO!

LEANDRO ALVARES (lalvares@edglobo.com.br)

NOVO PARCEIRO DE HAMILTON TERÁ QUE SUAR MUITO PARA DERROTAR O TRICAMPEÃO, ALGO QUE POUCOS CONSEGUIRAM. RELEMBRE QUEM JÁ DIVIDIU EQUIPE COM O INGLÊS



LEWIS Hamilton

A temporada 2017 marcará o décimo ano do inglês na Fórmula 1. Derrotar o novo companheiro de equipe com números avassaladores garantirá a ele outros importantes conquistas na categoria, como o recorde de pole positions, pertencente a Michael Schumacher (68). Hamilton tem 61 no currículo.

MCLAREN

MERCEDES

		VITÓRIAS	POLES	PONTOS	CAMPEONATO
2017	Ferrari Alonso	1	1	53	7º
2008	HK K Kovalainen	1	7	98	1º
2009	HK K	0	0	22	12º
2010	Jenson	2	0	214	5º
2011	Jenson	3	0	270	2º
2012	Jenson Button	3	1	188	5º
		4	7	190	4º
2013	Rosberg	1	5	189	4º
2014	Nico Rosberg	5	11	317	2º
		11	7	384	1º
	V. G.				
2016	V. G. Rosberg			385	1º
				380	2º



COLUNA

DE VOLTA, SIM, E QUE SE DANEM OS CRÍTICOS

Felipe Massa acertou em adiar a aposentadoria para ajudar os amigos que pediram uma força. Não gostou? Azar, ele não deve nada a ninguém

Um amigo de verdade é aquele que está junto nos bons e nos maus momentos, certo? Felipe Massa provou ser um cara assim. A Williams pediu ajuda a ele, pois precisava de um piloto experiente para poder liberar Valtteri Bottas à Mercedes. Um pedido acompanhado de um belo salário anual, claro. Cerca de R\$ 21 milhões que devem ter animado bastante o brasileiro, mas duvido que a cifra tenha sido determinante para sua decisão. A amizade pesou no retorno.

Você pode estar entre os críticos que acharam um absurdo ele cancelar a aposentadoria após as belas homenagens que foram feitas em 2016, especialmente no GP do Brasil. Mas não teve nada de errado nisso. Felipe estava, sim, se aposentando. Não foi encenação. Mas a saída de Nico Rosberg da Mercedes (e as propostas do governo Temer para a reforma da Previdência Social... Brincadeira, mas faria sentido) o tornou relevante novamente. A Williams o vê como um líder para conquistar pontos com frequência e ser referência para o estreante piloto Lance Stroll.

Mas e se der errado e ele tomar um vareio do novato canadense de 18 anos? Dane-se, Felipe não precisa provar mais nada a ninguém e também não seria o primeiro ex-aposentado da F1 a fracassar no regresso. Caras como Schumacher, Mansell e Villeneuve já passaram por isso. Além disso, o brasileiro tem só 35 anos, ainda há muito gás para queimar. Ficarei na torcida por um bom ano dele. E aplaudirei novamente na hora do segundo adeus.

LEANDRO ALVARES

MOTORISTA FANTASMA

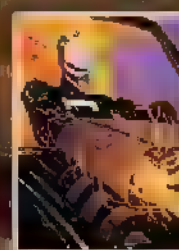
MARVEL APRESENTA NOVA VERSÃO DO MOTOQUEIRO COM ESPÍRITO DEMONIACO EM SÉRIE DE TV

 ALBERTO CATALDI (acataldi@edglobo.com.br)

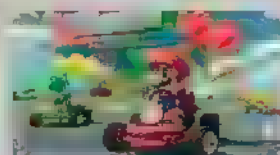
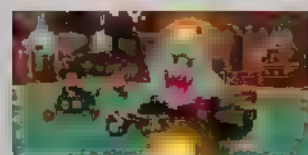
As adaptações para o cinema do Motoqueiro Fantasma nunca deram muito certo. Os dois filmes protagonizados por Nicolas Cage foram destruídos pela crítica e não conseguiram conquistar o público. Mas a Marvel não desistiu da personagem, apenas trocou seu veículo. A quarta temporada do seriado *Agentes da S.H.I.E.L.D.* apresenta uma nova encarnação (com mais ossos do

que carne) do anti-herói: Robbie Reyes, um jovem mecânico de Los Angeles que passa a ser habitado pelo Espírito da Vingança. Mas nada de duas rodas. Reyes está mais para um Motorista Fantasma, ao volante de um Dodge Charger 1969 preto modificado bem ao estilo da Costa Oeste americana. O espírito demoníaco que ocupa o corpo de Reyes tam-

bém tem poderes sobre o carro, que se torna invulnerável a armas, é capaz de se reparar, pode ser controlado com a mente e fica revestido em chamas, assim como seu motorista. A temporada ainda não acabou, mas o sucesso da nova versão já levanta a possibilidade de uma série exclusiva para ele.



O Motorista Fantasma já havia aparecido nos quadrinhos, mas apenas por 12 edições. Agora ganhará uma nova HQ própria nos EUA.



PISTAS DIGITAIS

O QUERIDINHO DA NINTENDO EM VERSÃO INÉDITA

MARIO KART 8 DELUXE TERÁ NOVOS PERSONAGENS, PISTAS E UMA FUNÇÃO PARA CRIANÇAS E INICIANTES

 MICHELLE FERREIRA (mfaugusto@edglobo.com.br)

Durante o evento de apresentação do console portátil Switch, a Nintendo anunciou uma nova versão para o Mario Kart 8. Apelidado de Deluxe, o título terá novos personagens, novos circuitos e uma função Smart Steering, que promete facilitar a dirigibilidade e o uso de itens. O objetivo? Permitir que ini-

ciantes e crianças ingressem no jogo com mais facilidade. Outra novidade é a possibilidade de jogar com mais sete amigos no multiplayer. A versão é exclusiva para o Nintendo Switch, que deve ser lançado no dia 3 de março. O game Mario Kart 8 Deluxe está previsto para o dia 28 de abril (mamma mia!).

NOVO APP AUTOESPORTE

DISPONÍVEL PARA  



Informações
precisas sobre
o mundo
do automóvel,
na palma
da sua mão.

*Reportagens exclusivas, todas
as edições e todo conteúdo
de AUTOESPORTE em seu
celular ou tablet, totalmente
adaptados à tela.*

SUVs, CARRÕES E ATÉ KOMBI NO SALÃO DE DETROIT

CONFIRA OS PRINCIPAIS DESTAQUES DA PRIMEIRA MOSTRA DO AUTOMÓVEL DE **2017**. A MAIORIA DESSES LANÇAMENTOS SERÁ VENDIDA NO BRASIL

 LEANDRO ALVARES



VEICULO DO ANO

Parece que não mudou nada, né? Mas acredite: a linha reestilizada do SUV de entrada da Mercedes incorpora novos para-choques, grade, rodas, lanternas e faróis. O início das vendas do GLA (nas versões 200, 250 e 45 AMG) no Brasil está previsto para maio.

SUVS E SUVs

A GM ainda não confirma, mas esse SUV virá, sim, para o Brasil como sucessor do Captiva. Produzido no México, a Equinox utiliza a plataforma da atual geração do Cruze. Nos EUA, ele tem três opções de motor quatro cilindros: 1.5 turbo de 172 cv e 2.0 turbo de 255 cv, ambos a gasolina, além do 1.6 turbodiesel de 138 cv. Todos eles são combinados com um câmbio automático de nove marchas.



VEICULO DO ANO

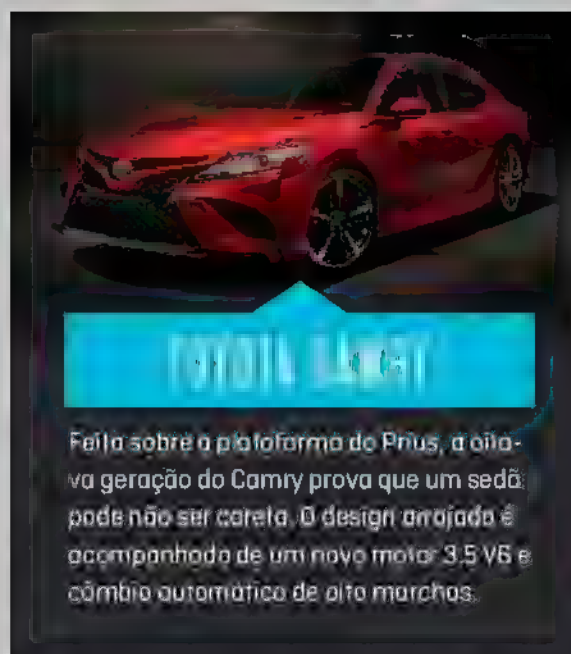
Reestilizado, estreia em maio no Brasil. Além das mudanças visuais, terá um novo motor 1.5 triclíndrico e deve trocar o câmbio Powershift por um automático.



VEICULO DO ANO

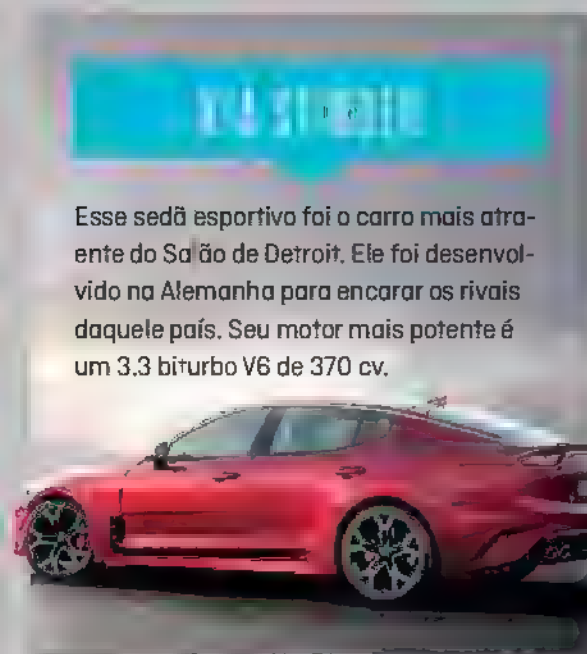


Apesar de protótipo, a versão esportiva do Civic é linda demais! Estima-se que o motor 1.5 turbo a gasolina, combinado com câmbio manual de seis marchas, superará os 200 cv.



TOYOTA CAMRY

Feita sobre a plataforma do Prius, a oitava geração do Camry prova que um sedã pode não ser carreta. O design arrojado é acompanhado de um novo motor 3.5 V6 e câmbio automático de oito marchas.



FORD MUSTANG

Esse sedã esportivo foi o carro mais atraente do Salão de Detroit. Ele foi desenvolvido na Alemanha para encarar os rivais daquele país. Seu motor mais potente é um 3.3 biturbo V6 de 370 cv.



RELÂMPAGO FOI MAIS FORTE QUE O FRIO

Grande astro do Salão de Detroit não será visto nas ruas

Uma das coisas mais legais de um Salão do Automóvel é o debate sobre qual foi o modelo que mais se destacou. Seja conceito ou versão final, sempre temos uns dois ou três nomes brigando pelo posto de "o cara" da mostra. O Salão de Genebra de 2013 que o diga. Foi o palco do surgimento dos superesportivos Ferrari LaFerrari e McLaren P1. Tive a sorte de estar presente naquela edição e até hoje não sei dizer qual dos dois causou maior euforia. O que posso garantir é que esse salão jamais sairá da minha memória. Infelizmente, não poderei dizer o mesmo de Detroit 2017.

O frio que chegou a atingir -15°C certamente nunca vou esquecer, mas quando me perguntarem sobre o que chamou mais atenção entre os lançamentos, terei que pensar muito. Para ser sincero, não teve nada de muito impressionante. OK, havia o Chevrolet Equinox com seu peso de mercado por ser um carro que virá para o Brasil, o Volkswagen ID Buzz com ares de futuro e nostalgia, muito falatório sobre carros autônomos (que já são realidade), mas aquele tchan... Detroit ficou devendo.

O assunto que mais bombou em nossas redes sociais durante o salão deixa ainda mais evidente a sensação de que a mostra não emocionou: Relâmpago McQueen, protagonista do filme *Carras*. O modelo em escala real era, sim, muito bacana, parecia que ia fazer "catchau" a qualquer momento, mas não será um carro que veremos nas ruas. Poxa, Detroit, esperava muito mais.



AUDI A8

O maior, mais luxuoso SUV da Audi terá sua estreia em Detroit. Lançada no próximo ano (e virá para o Brasil), o conceito revelado em Detroit tem propulsão híbrida: motor 3.0 turbodiesel, de 337 cv e 50,9 kgfm, combinado com um elétrico de 100 kW e 33,6 kgfm. Tomara que o design arrojado do protótipo seja mantido no modelo de produção.



VW TIGUAN

É a versão de sete lugares do novo Tiguan. Sua carroceria é 47 cm maior. O VW chegará ao Brasil no fim do ano com motor 1.4 turbo de 150 cv.



VW TATARANETA

"Tataraneta" da Kombi, a van elétrica esbanja tecnologia e soluções semiautônomas, além de muita potência. Juntos, seus dois motores rendem 374 cv.

ÁREA RESTRITA



↖
X6H

FALTA UMA PEÇA DE ROUPA



PROXIMIDADE DE ENTRADA EM PRODUÇÃO, MARCADA PARA MARÇO, COM CHEGADA ÀS CONCESSIONÁRIAS PREVISTA PARA JUNHO



JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

O Fiat X6H está naquele ponto em que falta perder apenas uma peça de roupa para descortinar as suas linhas de produção. Retocada com base nos últimos flangas feitos para **Autoesporte** por Bruno Freitas, a projeção está mais próxima da versão de produção do carro que substituirá de uma vez as configurações mais caras do Palio e do recém-falecido Punto, além de fazer o papel do Bravo.

Esse estágio mais desinibido indica que o hatch está próximo de produção. Já foram feitas as unidades VP, sigla de Verificação de Processo, enquanto a produção será iniciada em março, com chegada às concessionárias por volta de junho. O sedã X6S, que substitui os Grand Siena mais caros e o Linea, chegará no segundo semestre, enquanto a picape média X6P ficará pronta em 2018.

Conforme havíamos publicado em primeira mão, a nova linha de compactos não se vale das antigas plataformas nacionais da Fiat, tampouco utiliza uma arquitetura europeia. Trata-se de uma base emergente criada para uma linha de compactos e médios-pequenos e voltada para mercados em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, onde o X6H será feito em Betim (MG), e da Argentina, cuja fábrica de Córdoba será a responsável pelo X6S. A estrutura tem materiais nobres, há até aço conformado a altíssimas temperaturas nas colunas centrais – patamar de Bravo. O nível elevado é um dos motivos pelos quais essa fase de verificação está durando mais, aponta fonte ligada a Fiat. Pessoas que participam do projeto negam que o nome do X6H será Tipo ou Punto. "Será inédito, um carro novo até nisso", diz fonte.

Por outro lado, a mecânica aposta em trens de força que já estão nas prateleiras da Fiat. A nova linha de motores Firefly será aplicada, tanto o 1.0 de 77 cv quanto o 1.3 de 109 cv, nas versões Attractive e Essence. Além do câmbio manual de cinco marchas, o propulsor maior terá opção de câmbio automatizado Dualogic de cinco velocidades. Já o 1.3 turbo com 16 válvulas ficará para um segundo momento, antes dele virá o 1.8 E.torQ (139 cv), este, sim, com um automático, a conhecida caixa de seis marchas usada pelo Renegade e Toro com a mesma motorização. O 1.8 vem nas versões Essence e na esportiva Sporting, a mesma flagrada nesta matéria.

O Punto serviu de musa para muitos Fiat, está aí o Palio que não me deixa mentir. Entretanto, a inspiração da vez é o Tipo, que cedeu o seu ar europeizado até para o pequeno Mobi, embora o novo hatch nacional seja bem diferente e não compartilhe peças com o Fiat europeu.

Dá para notar que o teto elevado promete mais espaço que o Punto, apertado no banco traseiro. Podemos esperar por comprimento logo acima dos quatro metros e entre-eixos na faixa dos 2,55 m, melhor que os 2,51 m do atual. Entre itens de série e opcionais, fazem parte ESP, hill-holder, start-stop, direção elétrica, central multimídia touchscreen, airbags laterais e de cortina.



FLAGROU UM SEGREDO?

Envie para nós
por meio das
redes sociais ou
no WhatsApp
(11) 94507-0294



STRIP-TEASER

A camuflagem psicodélica pode causar vertigem a alguns, mas indica que o carro está mais próximo de produção do que quando rodava apenas sob o disfarce preto. Enquanto estava nessa fase Darth Vader, o X6H escondia detalhes como a linha dos vidros ascendente nas portas traseiras e as

lanternas diferentes das usadas pelo Tipo europeu. Ao ver melhor o carro, dá para notar que o desenho será do estúdio de design nacional da Fiat e não o europeu, tal como publicamos. Nem mesmo os nomes antigos serão reutilizados, prova de que a Fiat quer trilhar um novo caminho.



A VIAGEM DO VW VOYAGE

➤
VOYAGE

Foram dois dias inteiros de tocaia, muitas garrafas de água mineral, alguns energéticos e uma quantidade industrial de café. Ficar plantado na beira de uma estrada à espera de um carro é duro, mas vale a pena quando esse lançamento é o Voyage. O sedã foi flagrado no interior de São Paulo, mas em uma localização diferente do flagra do Gol, feito por Eduardo Rimoli para **Autoesporte**. Foi no fim de tarde de uma sexta-feira que avistamos o pequeno comboio formado pelo protótipo do Voyage e um insuspeito Golf, que chamava atenção pela placa verde – usada em testes de engenharia.

Bastou vermos pelo retrovisor a aproximação de um carro camuflado para termos a certeza de que era o esperado Voyage. Partimos atrás dele por uma estradinha lateral, até chegarmos à principal e emparelharmos com a ajuda de um VW, quem diria. Foi a Kombi à direita que passou velozmente pelo quebra-mola e permitiu que tirássemos fotos de todos os ângulos antes de que o motorista pudesse reagir. Quando notou que um fotógrafo pegou o futuro Volks, ele freou, foi para o acostamento e voltou pela contramão para pegar o retorno.





GOL

A projeção é aproximada, mas podemos ver que o Gol terá novamente terceira janela lateral, algo abandonado no chamado G4.

A reação de surpresa e a consequente manobra tem sua razão de ser, o modelo ainda roda timidamente pelas estradas. Junto com o novo Gol, o Voyage é um membro importante da nova linha prevista para 2018. Se o hatch divide a plataforma e o projeto com o Polo europeu, o sedã é mais voltado ao Brasil e outros mercados emergentes. Alguns jornalistas chegaram a apostar no Santana chinês. Contudo, será o Voyage o novo sedã que oferecerá espaço de médio a preço de compacto, na medida para concorrer com o Chevrolet Cobalt e o Honda City, mas sem perder de vista seus concorrentes clássicos.

Construídos sobre uma versão menor da base MQB do Golf (A0), os compactos terão comprimento acima dos quatro metros para o hatch e entre-eixos previsto em 2,56 metros. São dez centímetros a mais na distância entre as rodas, o que dará um vão muito maior para as pernas atrás. Sem falar que os flagras deixam antever um teto de queda mais conservadora. Podemos dizer que o Gol e o Voyage agora terão um pé-direito de respeito.



GOL

Tamanha esticada em dimensões ajudará a acomodar também as bagagens. Podemos apostar em 300 litros para o hatch e acima dos 500 litros para o três volumes. Em mercados emergentes, a grande maioria dos compradores tem apenas um carro e espera-se que o veículo se preste tanto para deslocamentos urbanos quanto para carregar a família e bagagem em viagens.

Claro que o desempenho não foi esquecido. Todos os motores serão da linha EA211. A oferta começa no 1.0 MPI de 82 cv, que será capaz de imprimir um bom desempenho graças ao baixo peso da base MQB. Esperamos por menos de 1.100 kg mesmo com o acréscimo de tecnologias como ESP e controle de tração. O 1.0 TSI com turbo e injeção direta promete baixar a marca dos dez segundos de zero a 100 km/h. Aqueles que quiserem um sedãzinho de bom desempenho, terão um rival e tanto para o HB20 1.0 Turbo. Quem desejar uma combinação mais tradicional, pode apostar no 1.6 16V de 120 cv. Além do TSI, outra novidade de peso é que há grandes chances da VW apostar mais nos câmbios automáticos tradicionais no lugar da caixa automatizada i-Motion de cinco marchas, utilizada no Gol e Voyage.

Quanto ao visual interno, sabemos que o padrão será parecido com a linha europeia da VW, com a predominância de linhas retas e revestimentos mais agradáveis ao toque, além de uma central multimídia acessível. A linha pode ser simplificada em relação à europeia, mas será bem mais sofisticada que a atual. O investimento maior em tecnologia e conforto segue o que foi feito pelos rivais menores, especialmente os líderes HB20 S e Chevrolet Prisma, como também não perde de vista os compactos metidos a médios, em especial o Cobalt e o Honda City. É a grande chance do Voyage virar líder de segmento e, quem sabe, o Gol voltar ao topo do mercado.



HORA DE DAR **UM UP**

O primeiro facelift do Volkswagen up! está pronto para ser lançado no mercado, o que deve ocorrer até março, segundo apuramos. Os testes acelerados parecem comprovar isso, conforme atestam os flagras que fizemos de várias versões do subcompacto, que rodavam a todo vapor nos arredores de Taubaté (SP), onde é produzido pela VW. O tapa no visual será bem semelhante ao feito no europeu no primeiro semestre do ano passado. As molduras do para-choque dianteiro ficarão mais esportivas e as versões mais caras terão um friso cromado na grade falsa. Contudo, as lanternas com elementos mais ousados do europeu podem não fazer parte nem do mais caro cross up! flagrado por **Autoesporte**.

Ele manterá o que não precisa ser mudado, o motor 1.0 MPI e o 1.0 TSI, mas mudará alguns pontos que não agradavam, especialmente no interior. O quadro de instrumentos terá um conta-giros grande, cuja visualização não será mais um desafio aos míopes. Por sua vez, o velocímetro conta com uma telinha maior do computador de bordo.

Outro ponto de melhora é o volante semelhante ao do Golf, que passa a trazer os comandos do som, viva-voz e computador de bordo. Será um toque que ajudará a elitizar um pouco o racional interior do atual up!, junto com uma nova central multimídia mais prática e dotada de telinha maior do que o atual Maps & More. Só esperamos que o preço não aumente muito.





MULA CHIQUE

Embora seja um animal resistente e fiel, a mula sofre do mesmo preconceito enfrentado pelo macho da espécie, o pobre burro. No mundo da engenharia automotiva, o termo mantém o seu utilitarismo: é a plataforma de desenvolvimento de um futuro carro. Não tem peças de carroceria definitiva, pode ser um Frankenstein. Ou, até mesmo, um carro chique com o qual o futuro modelo divida plataforma. Foi uma mula dessas de pedigree que flagramos na nossa jornada em busca de Gol e Voyage. Insuspeita, a Golf Variant entrega que é mais do que aparenta pela placa verde de testes. Trata-se do primeiro estágio da futura picape média da Volkswagen, revelada com exclusividade por **Autoesporte**. O modelo será bem maior do que a Saveiro atual e terá base MQB maior do que a A0 usada pelo Gol e Voyage, daí o fato de o Gol e sua base MQB A1 servirem como uma luva para a concorrente da Fiat X6P e Renault Duster Oroch.



TERMÔMETRO



Tá frio

Ao apurarmos sobre o Citroën C4 Cactus e sobre o facelift de 2008, nos deparamos com o código PQ21, um novo compacto que poderia substituir o 208 e C3 em 2018, no Brasil. Há o P24 também, um crossover.



Tá morno

A Volkswagen testa em peso a linha Cross do Fox, SpaceFox e Saveiro. Pode ser uma aposta no câmbio automático Tiptronic de seis marchas, apurado pela repórter Michelle Ferreira.



Tá quente

Conforme já havíamos publicado, o Ford Fiesta passará por um pequeno facelift no Brasil antes de trocar de geração. São esperadas novas versões SE e SEL EcoBoost, mas os mais baratos terão o novo 1.5 Dragon de injeção eletrônica. (com Leandro Alvares)



CONFIRMADO

Fonte ligada a Ford confirmou o lançamento do EcoSport reestilizado para maio. O modelo terá o novo motor 1.5 Dragon de três cilindros e manterá o estepe na traseira, conforme vimos ao cruzar com ele na estrada. (com Leandro Alvares)

Testes e impressões dos principais lançamentos. Carro ou moto, a gente dirige tudo!

TESTAMOS



Chevrolet
Camaro SS Conversível
R\$ 338.000



#CamaroSelfie

VER UM CAMARO E NÃO FAZER SELFIE É TAREFA DIFÍCIL HOJE EM DIA, ATÉ PARA AUTOESPORTE. CLICADO E TESTADO, O MUSCLE CAR PROVA QUE É BOM DE FOTO E DE PISTA. #PARTIU?

Confesso que não sou muito de fazer selfie, mas quando o Camaro chegou na nossa garagem, não teve jeito. Afinal, mesmo estacionado ele é um carro de ostentação. Ainda mais na nova geração, a sexta, que está sendo lançada no Brasil. Ainda que o desempenho na nossa pista de testes tenha sido bom, é quase impossível justificar os R\$ 338 mil cobrados pela versão conversível. Se você é um dos muitos que não tem tudo isso para desembolsar, vai fazer como eu e se contentar com uma selfie quando encontrá-lo pelas ruas.

Assim como no Salão do Automóvel de São Paulo, não demorou muito até que juntassem gente em volta do Camaro para fazer selfie. Dessa vez, a equipe de **Autoesporte** é que aproveitou o carrão estacionado de portas e capô abertos e fez os cliques. Aliás, ficou muito mais fácil tirar onda no Camaro conversível porque ele finalmente não tem mais o destravamento da capota feito por alavanca. Agora, todo o processo é elétrico, acionado por um botão próximo do retrovisor interno. Bem mais adequado para o valor cobrado pelo carro. #AgoraSim

Mas não pense que foi fácil pôr tanta gente dentro do muscle car. Os que estão no banco de trás sorriram para a foto apesar de estar apertados. Mesmo com 2,81 m de entre-eixos, o espaço atrás é simbólico. O Camaro é carro feito para os dois ocupantes que viajam na frente.

Eles, aliás, têm conforto garantido apesar da posição baixa de dirigir. É preciso fazer uma forcinha para entrar e sair do carro, ainda mais baixo nessa geração. Mas, depois de acomodadas, as pessoas têm bom sistema de ar-condicionado duas zonas, multimídia com GPS, ajustes elétricos da posição, ventilação e aquecimento dos bancos – além de aquecimento do volante.

Quem faz selfie com Camaro só de fora vê que ele ficou mais bonito. Faróis, lanternas e grades foram redesenhados e a carroceria ganhou mais vincos. Mas ele ficou mais fotogênico também no interior e só quem faz selfie lá de dentro percebe isso. O visual ficou mais mi-

nimalista, com menos botões pelo painel. Um ponto que pode frustrar muita gente, mas que agradou alguns – este repórter, por exemplo – é que os tradicionais mostradores antes posicionados entre o câmbio e os ajustes do ar-condicionado sumiram. Para compensar, eles agora aparecem virtualmente na tela digital que foi instalada no quadro de instrumentos. É uma maneira moderna de não abandonar uma tradição.

O quadro de instrumentos passou por uma revolução. Antes, os mostradores do velocímetro e conta-giros eram separados por enormes quadrados, que marcavam o interior do carro. Agora, são divididos só por essa tela. Ficou mais prático e bonito. Por ela é possível ver o velocímetro digital, os dados do computador e usar funções típicas das pistas de corrida, como um cronômetro. E, afinal, onde estão os ajustes do ar-condicionado? Alguns são feitos por pequenos botões abaixo do sistema

 **GUILHERME B. MUNIZ**
[gmuniz@edglobo.com.br]

OPINIÃO AE

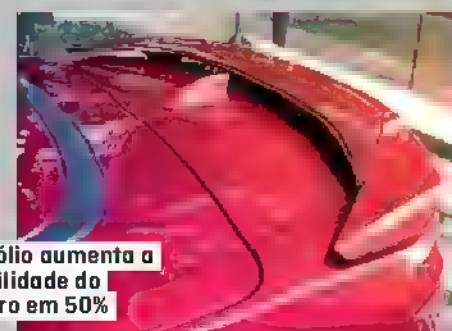


 **Motor V8 oferece desempenho vigoroso e visual é bom para selfies**

 **Encareceu muito e não é indicada para quem não quer chamar atenção**



Emblema histórico é sinal de evolução sem perder tradição



Aerofólio aumenta a estabilidade do Camaro em 50%





TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h **4,7 s**
 0 - 400 m **12,9 s**
 0 - 1.000 m **23,3 s**
 Vel. a 1.000 m **230,5 km/h**
 Vel. real a 100 km/h **95 km/h**

RETOMADA

40 - 80 km/h (D) **2,3 s**
 60 - 100 km/h (D) **2,8 s**
 80 - 120 km/h (D) **3,0 s**

FRENAÇÃO

100 - 0 km/h **36,5 m**
 80 - 0 km/h **25,6 m**
 60 - 0 km/h **15,0 m**

CONSUMO

Urbano: **5,7 km/l**
 Rodoviário **11,3 km/l**
 Média **8,5 km/l**
 Aut. em estrada **813,6 km**

DADOS DA MONTADORA

MOTOR

Dianteiro, longitudinal, V8,
 16V, injeção direta de gasolina

CILINDRADA

6.162 cm³

POTÊNCIA

461 cv a 4.400 rpm

TORQUE

62,9 kgfm a 4.400 rpm

CÂMBIO

Automático de 8 marchas,
 tração traseira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson [diant.] e
 multilink [tras.]

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

245/40 R20 [diant.]
 275/35 R20 [tras.]

DIMENSÕES

Compr. **4,78 m**
 Largura: **1,89 m**
 Altura: **1,34 m**
 Entre-eixos: **2,81 m**

TANQUE

72 litros

PORTA-MALAS

208 litros (fabricante)

PESO

1.709 kg

multimídia, mas a seleção da temperatura para cada passageiro é direto pelo contorno das saídas de ar. Basta girá-las para aumentar ou diminuir. #Top

Um carrão assim também merece selfie de capô aberto. Afinal, além de mais bonito, ficou mais potente, agora com motor do Corvette. O V8 6.2 gera 461 cv e 62,9 kgfm, gerenciados pelo câmbio automático de oito marchas. Entre uma selfie e outra, dei partida pelo botão atrás do volante. É quando o Camaro mostra que não ganhou só novo visual para sair bem nas fotos. O ronco do motor toma conta do ambiente e faz qualquer amante de foto abrir exceção para gravar um vídeo. Pode ser curto, de dez segundos, para postar no Snapchat. É tempo suficiente para se convencer de que o Camaro é bom de pista. E o vídeo fica ainda melhor feito no interior, pois o ruído do motor é canalizado para dentro do carro. Tecnologia a serviço das aparências.

Os números não negam: no teste, levou só 4,7 segundos até 100 km/h. Bom, mas mais lento que os 4,2 s que a GM promete. O bom desempenho resulta, também, da redução de 83 kg em relação à geração anterior. Mas o Camaro é dócil no dia a dia. Suas suspensões não são muito duras, especialmente no modo de condução mais manso. Problema mesmo é o tamanho, pois ruas congestionadas não são amigáveis a carros de quase 4,80 metros de comprimento e 1,90 m de largura. Além disso, a visibilidade no pequeno vidro traseiro é ruim. Tudo em nome da beleza para ser o centro das atenções.

É na estrada que ele se sente em casa. O Camaro é gostoso de acelerar, mas exige atenção do motorista. Não fosse pelos barulhos externos não filtrados pela capota de tecido, seria difícil perceber a velocidade do carro. As trocas de marchas são rápidas e suaves em qualquer situação. Na retomada de 60 km/h a 100 km/h foram 2,8 s. Melhor é fazer



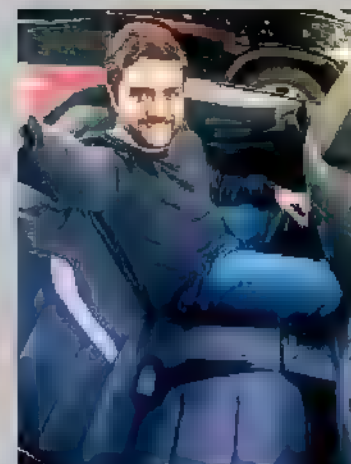
trocas pelas enormes aletas atrás do volante. Rodar a 120 km/h não é esforço para ele, menos ainda responder a cutucadas no acelerador. Logo os giros do motor aumentam, o ronco invade a cabine e faz os outros motoristas olharem. E disfarçar que não estão olhando.

A direção é bem direta, especialmente nos modos de condução mais esportivos, que podem ser selecionados pelo botão entre os dois ocupantes. Além da cor da iluminação interior, o seletor altera mapeamento do câmbio, agilidade das respostas do motor e firmeza das suspensões. Feito em nova plataforma, com materiais mais modernos e maior rigidez torcional, o resultado é um carro mais na mão e esperto para reagir aos comandos do motorista.

No fim das contas, o Camaro evoluiu em muitos aspectos. Agrada ainda mais quem procura bom desempenho e faz a alegria de quem não quer um em casa e se contenta com selfie nas redes sociais. Pelo novo preço, mais alto que muitos rivais superiores, é difícil convencer mesmo quem tem dinheiro a levá-lo para a garagem. Melhor se contentar com a selfie. **A**



Botão no console permite apimentar reações do carro



Agora com motor V8 do Corvette, Camaro ronca mais forte



CARISMA após 50 anos no mercado, agora na sexta geração, o Camaro continua fascinando



ESTADO



TOYOTA

Etios XLS 1.5 Automático / R\$ 61.390*

COM VISUAL ATUALIZADO, HATCH CHEGA À LINHA 2018 DE MANEIRA PREMATURA, PORÉM, CONTINUA SIMPLES PELO PREÇO QUE É COBRADO

O Etios está entre nós há pouco mais de quatro anos e não é exagero dizer que parece mais tempo - seja pelo jeitão careta ou pelas muitas mudanças que já recebeu. Desde que chegou, o modelo de entrada da Toyota ganhou "banho de loja" na cabine, quadro de instrumentos digital, motores mais modernos, câmbio automático... E o visual? Agora, o desenho está (um pouco) menos polêmico com os para-choques que estrearam na versão topo de linha, Platinum, no ano passado.

A maquiagem criada no Brasil é o grande destaque da linha 2018, que começou a chegar às lojas da marca em - pasmem! - janeiro. "Como é uma melhoria que os próprios clientes estavam pedindo, achamos que seria melhor lançar o novo modelo agora", explica o gerente de vendas Maurílio Neto. E olha que a fidelização do compacto é de 54%, pouco abaixo dos 60% conquistados pelo "queridinho" Corolla.

Só não se engane com o preço, que passa dos R\$ 60 mil na versão que testamos e chega a absurdos R\$ 68.390 no sedã mais caro, porque o Etios continua sendo o mesmo carro emergente criado para ser barato - apesar dos apliques cromados no painel e dos bancos com imitação de couro em algumas versões. Prova disso é o limpador de para-brisa único, a exemplo do falecido Fiat Mille, e a falta de regulagem de altura dos cintos de segurança.

Ao volante, o "japonês" não desaponta quem busca conforto, ainda que a direção elétrica seja muito leve em altas velocidades e seja meio anestesiada na hora de transmitir as sensações da pista. O câmbio automático, que agora é a única opção da XLS, tem apenas quatro marchas, ainda que seja bem casado com o motor.

O conjunto deixa a desejar em algumas situações, como subidas de ladeiras (ao menos não há os trancos dos automatizados). No zero a 100 km/h, o hatch 1.5 faz 11,2 segundos (índice modesto) e a média de 9,7 km/l com etanol satisfaz, mas o estreito porta-malas de 270 l é frustrante. A



O motor elástico se adapta bem a quase todas as condições de uso



Limpador de para-brisa único é um pesadelo em fortes chuvas

GABRIEL AGUIAR
(gaguiar@edglobo.com.br)

OPINIÃO AE



TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h **11,2 s**
0 - 400 m **18 s**
0 - 1.000 m **33 s**
Vel. a 1.000 m **159,5 km/h**
Vel. real a 100 km/h **94**

RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive) **6,3 s**
60 - 100 km/h (D) **6,3 s**
80 - 120 km/h (D) **8,6 s**

FRENAÇÃO

100 - 0 km/h **42,4 m**
80 - 0 km/h **31 m**
60 - 0 km/h **15,2 m**

CONSUMO

Urbano: **7,7 km/l**
Rodoviário **11,8 km/l**
Média **9,7 km/l**
Aut. em estrada: **53,1 km**

DADOS DA MONTADORA

MOTOR

Dianteiro, transversal, 4 cil.
em linha, 16V, comando duplo
variável, flex

CILINDRADA

1.496 cm³

POTÊNCIA

107/102 cv a 5.600 rpm

TORQUE

14,7/14,3 kgfm a 4.000 rpm

CÂMBIO

Automático de 4 marchas,
tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep McPherson (diant.)
e eixo de torção (tras.)

FREIOS

Discos ventilados (diant.)
e tambores (tras.)

PNEUS

185/60 R15

DIMENSÕES

Compr. **3,88 m**
Largura: **1,69 m**
Altura: **1,51 m**
Entre-eixos: **2,46 m**

TANQUE

45 litros

PORTA-MALAS

270 litros (fabricante)

PESO

1.008 kg



A cabine ficou mais requintada com os anos, entretanto, a construção é simples



* Preço sugerido



**18 E 19 DE
FEVEREIRO**

**ESTÁDIO
DO CANINDÉ**

RUA COMENDADOR NESTOR PESTANA, 33

**carna
UOL**

DEM VEM AÍ O FESTIVAL CARNAUOL.

**SÁBADO
18/02**

**BANDA EVA part. ANITTA
MATHEUS & KAUAN
ALOK**

**DOMINGO
19/02**

**BRUNINHO E DAVI
DURVAL LELYS
ZÉ NETO E CRISTIANO**

Saiba mais em: **uol.com.br/carnauolsp**
Compre em: **ingressorapido.com** ou app Ingresso Rápido

REALIZAÇÃO



PRODUÇÃO



PATROCÍNIO



Se persistirem os sintomas, o médico deverá ser consultado. Esse medicamento é contraindicado em casos de suspeita de dengue. Malasita de Mepiramina, Hidróxido de Alumínio, Ácido Acetilsalicílico e Cafeína MS 1.7817.0093. Indicações: no tratamento da dor de cabeça e da alergia. JAN 2017

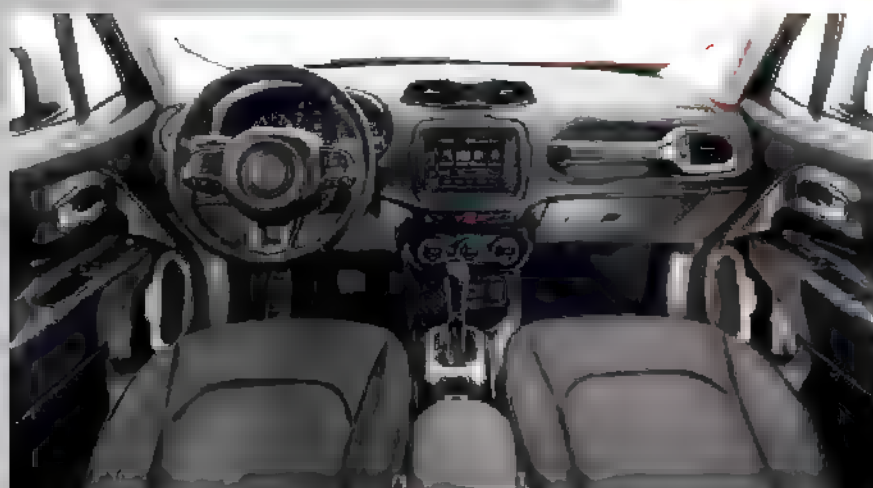




COM QUE SUV EU VOU?

TRÊS MODELOS NOVATOS CONSEGUEM DESTRONAR HONDA HR-V E JEEP RENEGADE? PARA DESCOBRIR, LEYAMOS OS CINCO SUVs PARA A PISTA E CONVIDAMOS DONOS DOS LÍDERES DE MERCADO PARA DAR O VEREDITO

GUILHERME FRANCO KUMIZI kumizi@zdglobal.com.br



"O RENEGADE poderia ser mais econômico. E o preço do conforto" pondera Monteiro

A briga no segmento de SUVs está cada vez mais disputada. Não só pelas vendas, que seguem aquecidas, apesar da queda de outros segmentos, mas também pelos novos rivais. Não por acaso, o mercado acaba de receber dois concorrentes de peso para tentar embaralhar a disputa entre Honda HR-V e Jeep Renegade (respectivamente, líder e vice-líder de vendas da categoria). Os novatos também têm a missão de não deixar o Nissan Kicks ganhar espaço nos próximos meses.

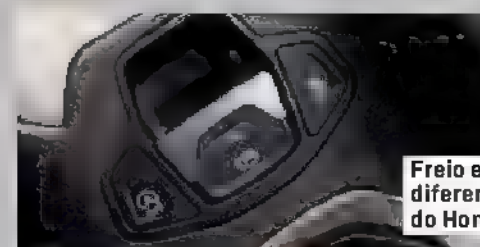
E os dois estreantes demonstraram ter fôlego para encarar os líderes. O Chevrolet Tracker mostra que um bom facelift pode até fazer alguns pensarem que se trata de nova geração – mas a estrutura continua sendo defasada e compartilhada com o compacto Onix. A grande aposta fica no bom motor 1.4 turbo flex de até 153 cv, o mesmo do sedã Cruze. Revelado no Salão do Automóvel de 2016, o Hyundai Creta começou a ser vendido em janeiro e tenta surfar na onda do sucesso de vendas do HB20. Além de bom desempenho e dirigibilidade, a aposta é em itens de série que só ele oferece para conquistar consumidores.

E exatamente porque o foco dos lançamentos é sempre fazer brilhar os olhos dos potenciais clientes, nós convocamos dois especialistas em dirigir utilitários no dia a dia para dizer se, afinal, os novos modelos têm condições de encarar de frente os líderes do mercado. Conheça nas próximas páginas Cecília Cordeiro,

dona de um Honda HR-V (pelo menos até participar desta reportagem) e Marco Monteiro, fiel proprietário de um Jeep Renegade. “Vocês vão me fazer trocar de carro”, confessou Cecília depois de dirigir a frota de testes. Já Monteiro é jogo duro: “Nunca estive tão feliz com um carro, não o trocaria por outro”. Será?



Renegade tem ampla tela no quadro de instrumentos



Freio elétrico é bom diferencial dele e do Honda HR-V



TRACKER E RENEGADE

As novidades no conjunto mecânico e no acabamento interno fizeram bem ao Tracker, tanto na nossa opinião quanto na dos convidados. O motor 1.4 turbo dá fôlego ao SUV, que responde bem a aceleradas mais ariscas e não transparece para os passageiros o fato de ser o segundo carro mais pesado do comparativo. As acelerações são vigorosas e fazem do Tracker um dos modelos mais gostosos de se acelerar.

Nos testes, foi o mais rápido e chegou a 100 km/h em 9,5 segundos. Outro diferencial é a rapidez nas retomadas. O GM precisou só de 4 s para acelerar de 40 km/h a 80 km/h, também o melhor resultado dessa prova. A suspensão é bem calibrada e eficiente para filtrar as irregularidades do asfalto. Mas em curvas o Tracker aderna um pouco mais do que a maioria dos rivais.

O Jeep Renegade também recebeu reforços no 1.8 flex, com no-

vos ajustes que aumentaram ligeiramente sua potência e torque. Ele ganhou um certo fôlego e agora acelera um pouco melhor, mas ainda não é referência em desempenho. O câmbio faz trocas suaves e compensa o fraco tempero do motor. O zero a 100 km/h é feito em longos 12,7 s e o consumo de etanol é de 5,6 km/l na cidade e bons 10,9 km/l na estrada. "O Renegade poderia ser mais econômico. É o preço do conforto", confessa Monteiro. Já o Tracker fez 8,3 km/l na cidade e 8,9 km/l na estrada, índices que poderiam ser melhores.

Apesar de o visual lembrar o do novo Cruze, o Tracker compartilha plataforma com o Onix. Por isso, os passageiros têm só 2,55 metros de entre-eixos, o menor entre os rivais. O resultado é pouco espaço para quem viaja atrás – pessoas mais altas chegam a encostar os joelhos no banco dianteiro. Espaço interno também não é trunfo do Renegade, que tem só 2 cm a mais de entre-ei-

Quadro de instrumentos do Tracker é mais simples e desagradou o dono do Renegade. Tela multimídia é a melhor do comparativo, com direito a sistema de concierge OnStar, mas falta GPS instalado



OPINIÃO DO DONO



MICHELLE FERREIRA (mfaugusto@edglobo.com.br)



CECÍLIA CORDEIRO
MÉDICA 63 ANOS

Usa o carro praticamente todos os dias – não se imagina sem o veículo

Carro atual:
Honda HR-V há 1 ano e meio

Carros que já teve:
Citroën C3
Mercedes Classe A
Fiat Idea

**Jeep Renegade**

“Eu não gostei, o carro não abraça a gente. Parece que eu estou dirigindo um caminhãozinho.”

**Hyundai Creta**

“Achei o design maravilhoso. Vocês vão me fazer trocar de carro. Eu só não gostei do freio de mão – o meu é mais moderno.”

Honda HR-V

“Eu não consigo mais estacionar sem essa câmera. Quando eu giro o volante, as linhas na tela me mostram onde o carro irá ficar – é ótimo.”

Nissan Kicks

“É muito pequeno por dentro. Parece que eu voltei para os carros menores. Estou me sentindo apertada.”

Chevrolet Tracker

“O painel central é mais bonito do que o do meu carro, mas no geral eles são bem parecidos. Pelo conforto, são similares.”

xos e faz com que três passageiros viagem apertados no banco de trás. Já o porta-malas é pequeno demais e leva só 283 litros, contra também modestos 306 l do Chevrolet.

A grande furada do Tracker é não oferecer controles de tração e estabilidade. Carros muito mais baratos, como o Fiat Uno, já contam com o recurso de segurança que ajuda a evitar acidentes. Além disso, é o único do comparativo sem assistente de partida em rampa, um conforto comum hoje em dia, mas que depende dos controles de segurança.

As mudanças no facelift do Tracker agradaram a Cecília, que cogitou comprá-lo um ano e meio atrás, quando era equipado com um antiquado 1.8 flex. Àquela época, porém, não gostou do acabamento interno e levou para casa o HR-V. “Comparei com o Honda e gostei mais do Tracker, mas achei que o HR-V tinha mais equipamentos. Agora, o Tracker está mais completo. O painel não tinha couro, era todo de plástico, né? Está mais bonito do que o meu.” Pena é que o revestimento das portas seja mais simples.

O Renegade tem freio de estacionamento eletrônico, assim como o HR-V. Todos os outros contam com a alavanca tradicional. “Esse freio de mão do Tracker não tem nada a ver. Um carro tão bonito e um freio tão antigo”, pondera Cecília. Já Monteiro avalia que o Tracker transmite menos sensação de segurança e conforto do que seu Renegade, porém gostou do teto solar, que é item de série na versão LTZ. “Não faço questão, mas é um diferencial legal, dá um certo conforto”, afirma. O quadro de instrumentos tem boa leitura, mas poderia ser mais moderno para agradar de vez o dono do Renegade.

KICKS

O visual do Nissan Kicks agradou em cheio a Cecília, mas a segunda impressão, depois de dirigir, não foi tão positiva assim. “Por fora eu gostei, mas por dentro nem tanto. Tenho a impressão de ser muito pequeno.”



O visual mais esportivo deve ser responsável por essa impressão, mas não se engane: com 2,61 m de entre-eixos, Kicks e HR-V têm o maior espaço interno da disputa. Três adultos viajam atrás com certo conforto.

O ajuste de suspensão é mais firme, mas não incomoda os passageiros. Pelo contrário, essa configuração privilegia uma condução mais esportiva, que se destaca entre os rivais. Apesar de ser o menos potente, seu desempenho é razoável e a direção direta, somada ao volante esportivo, transmite mais sensação de agilidade. Com 5,2 s para chegar a 100 km/h, é o terceiro colocado nessa prova. As retomadas também não são ruins, mas o desempenho nas frenagens deveria ser melhor. “Eu acho bacana o quadro de instrumentos digital, que o HR-V não tem”, destaca Cecília. Junto com a câmera 360 graus dessa versão, que ajuda muito em manobras, esses são os diferenciais tecnológicos do Nissan.



“Não gosto da linha futurista do Kicks, prefiro o visual mais tradicional do Renegade. Já o quadro de instrumentos digital é fácil de ver, é prático”, pontua Monteiro. Mas essas tecnologias não convenceriam o dono do Jeep a trocar de carro, até porque ele diz nunca optar pelas versões mais caras dos veículos que compra. “O Kicks tem algumas tecnologias a mais, mas isso não faz muita diferença para mim.” Entre os dois, Monteiro prefere a posição de dirigir mais elevada do Jeep, além da sensação de imponência que o SUV transmite.

HR-V

Líder de vendas entre os SUVs compactos, o Honda dividiu opiniões entre Cecília e Monte-



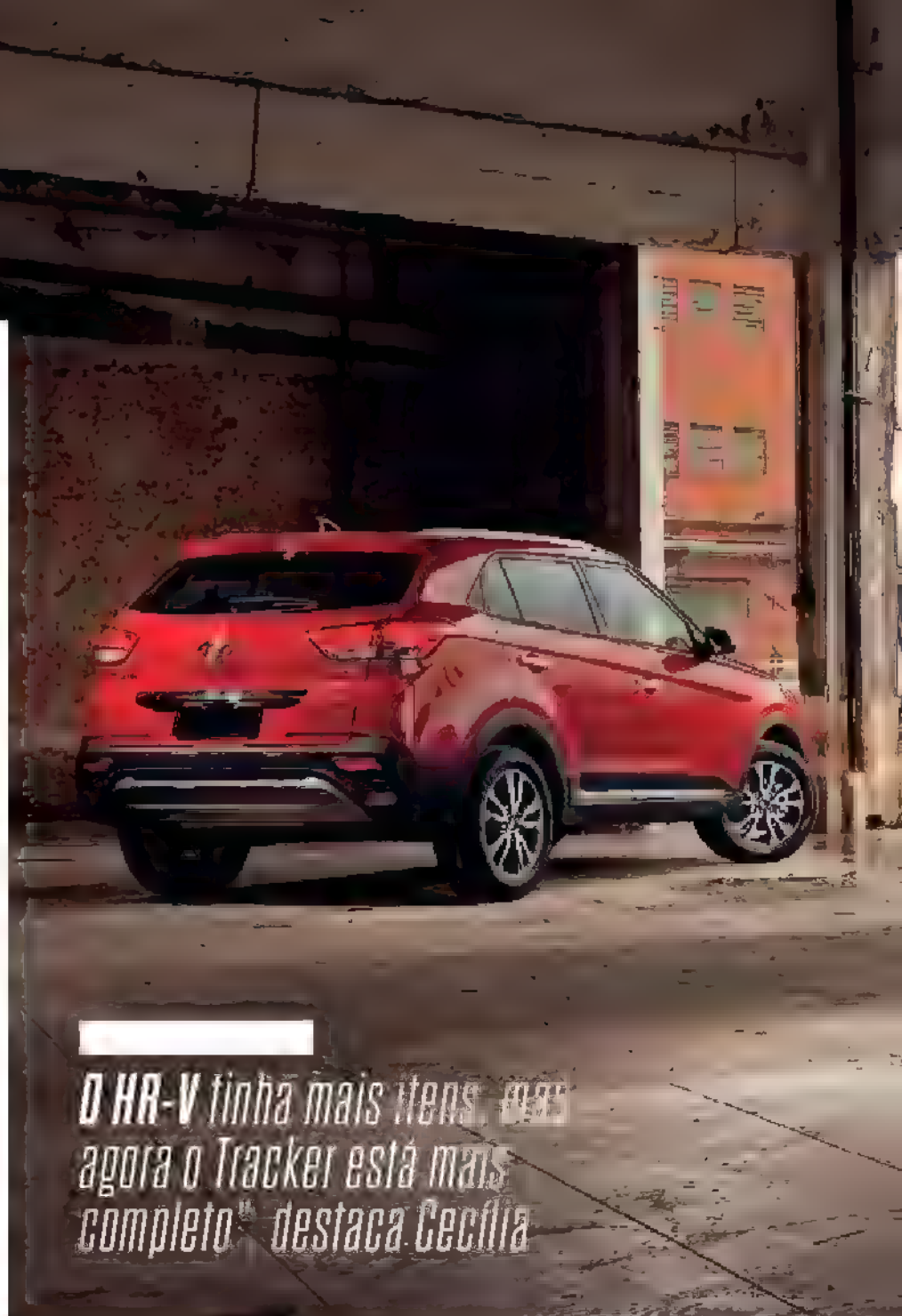
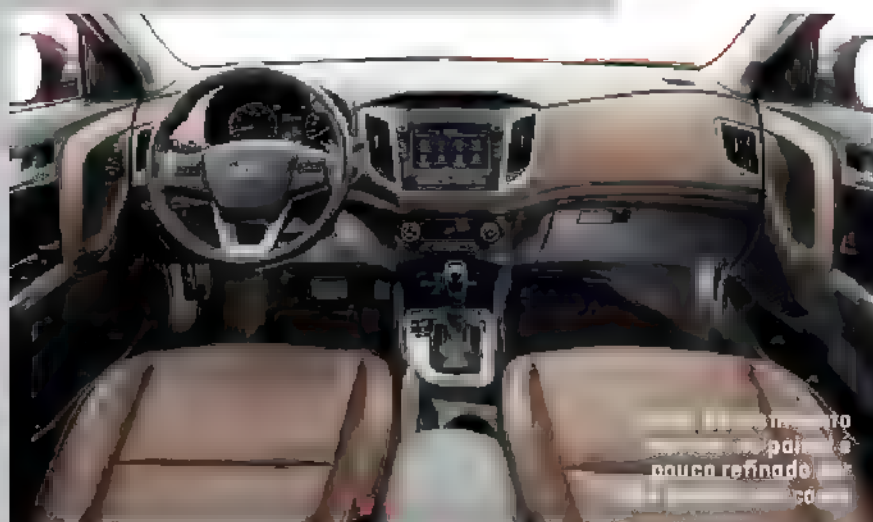
Destaque do interior do Kicks é o volante. Menor e com base reta, transmite esportividade

O QUADRO DE INSTRUMENTOS
digital é fácil de ver, é prático”,
diz Monteiro sobre o Kicks



Modelo ostenta ótima tela no quadro de instrumentos e o segundo maior porta-malas do comparativo





Hyundai Creta



Honda HR-V



Tela digital no painel do Honda é menor e mais simples, porém o HR-V indica se a condução é econômica por uma luz ao redor do velocímetro. Modelo é o único a ainda usar chave para dar a partida, enquanto Creta se diferencia com sistema de ventilação dos bancos. A tela do Hyundai é razoável, enquanto só o HR-V tem comandos do ar-condicionado sensíveis ao toque.

ro, mas continua sendo um modelo de bons atributos – apesar do preço elevado. Ela está feliz com o HR-V que tem na garagem, mas notou que os rivais oferecem hoje em dia mais equipamentos. Já Monteiro acha que o interior do utilitário-esportivo fabricado em Sumaré (SP) tem visual antigo, mas gostou do desempenho: “Ele tem boa aceleração e uma supersegurança, mas em alguns aspectos é mais antigo.”

Com 10,6 s para atingir 100 km/h, o HR-V não é o mais ágil do comparativo, mas não deixa a desejar. A dirigibilidade é boa, a sensação ao volante é de estar dirigindo um modelo menor do que ele de fato é e a posição ao volante é impecável. Ele também pode se orgulhar de ser a opção mais econômica para quem busca um SUV desse porte: 8,2 km/l na cidade e 10,3 km/l na estrada, com etanol. Esse é um atributo importante para quem migra de carros menores para os SUVs, como os nossos convidados.

O câmbio CVT que simula sete velocidades faz ótimo trabalho e contribui



com a economia. O único porém é que ele mantém o motor em altas rotações durante acelerações mais fortes, fazendo com que a cabine seja invadida por um chato barulho do motor. Em curvas, a carroceria é bastante estável, graças ao seu porte e ao ajuste de suspensões. No dia a dia, elas trabalham muito bem em pisos irregulares e garantem o conforto a bordo.

O espaço interno é bom e comporta até cinco passageiros com conforto. Não contente em ostentar o maior porta-malas entre os cinco modelos deste comparativo, o HR-V ainda oferece um ótimo sistema de rebatimento dos bancos (igual ao do Honda Fit), que faz dele o SUV mais versátil para o transporte de cargas. Apesar de ser ergonômico, o painel ficou

UNI-DUNI-TÊ

Não é fácil escolher qual dos cinco carros levar para casa apenas analisando a lista de itens de série. Veja o caso do Tracker, por exemplo: é o único com teto solar de série, mas abriu mão do controle de tração e estabilidade, que é essencial. O HR-V tem o equipamento de segurança, mas não tem o básico sensor de ré. E assim por diante. Algumas economias são difíceis de entender.

	Chevrolet TRACKER	Honda HR-V	Hyundai CRETA	Jeep RENEGADE	Nissan KICKS
ITENS					
AIRBAGS LATERAIS	R\$ 3 000	ND	S	R\$ 3 250	S
AR CONDICIONADO	S	S	S	S	S
AR DUAS ZONAS	ND	ND	ND	S	ND
ASS. DE RAMPA	ND	S	S	S	S
BANCOS DE COURO	S	S	S	S	S
CÂMERA DE RÉ	S	S	S	S	S
CENTRAL MULTIMÍDIA	S	S	S	S	S
CHAVE PRESENCIAL	S	ND	S	S	S
COMANDOS NO VOLANTE	S	S	S	S	S
COMP. DE BORDO	S	S	S	S	S
CONTROLE DE TRAÇÃO	ND	S	S	S	S
FAROL NEBLINA	S	S	S	S	S
FAROL XENÔNIO	ND	ND	ND	S	ND
GPS	ND	S	S	S	S
ISOFIX	S	S	S	S	S
RODA DE LIGA	S	S	S	S	S
SENSOR DE RÉ	S	ND	S	S	S
TETO SOLAR	ND	ND	ND	R\$ 6 800	ND
TRIO ELÉTRICO	S	S	S	S	S

Série O Opcional ND Não disponível A Acessório



datado e tem o visual menos moderno e empolgante entre os carros aqui avaliados. Mas merece elogios por conta do acabamento emborrachado, que se estende às portas. "Eu tiraria essa luz do econômetro. E esse quadro de instrumentos cheio de ponteiros deixa o carro com cara de antigo", diz Monteiro sobre a falta de uma tela maior no cluster. Críticas reforçadas pela dona do HR-V.

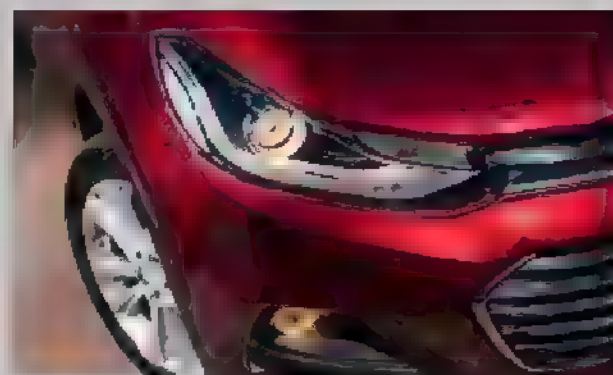
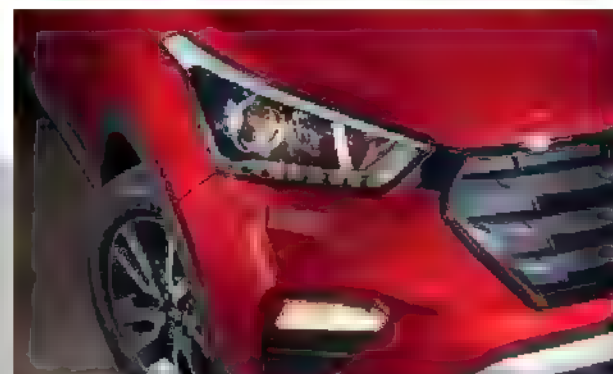
Apesar de ser o mais caro desta análise, o HR-V tem bons custos de manutenção até os 30 mil km, mas seu seguro é elevado. As peças de reposição estão na média do mercado e o principal destaque quando são analisados os custos de manutenção é a desvalorização. Em um ano, o Honda perde cerca de 9% do valor inicial, abaixo da média dos rivais e empatado com o Renegade. Regalias de um líder de vendas.

CRETA

"Eu estou encantada, nem quero o meu carro mais", disse Cecília no

momento em que teve o primeiro contato com o Hyundai Creta. Depois de dirigi-lo por alguns minutos, reforçou: "Me dá a chave porque eu já vou embora com ele". Para ela, o novato agrada pela sensação ao volante, por ter revestimento marrom nos bancos e painel, além da boa visibilidade. No geral, o lançamento também foi bem avaliado por Marco Monteiro. Não fosse o Renegade, do qual ele não abre mão, seu escolhido para levar para casa também seria o Hyundai. "Ele parece ser mais leve do que o Renegade, a arrancada é melhor, mais ágil."

Essa sensação não é à toa: o Creta é 70 kg mais leve e é mais potente. Com seu 2.0 flex de até 166 cv, precisou de 9,7 s para chegar aos 100 km/h, ficando logo atrás do Tracker e bem à frente do Renegade. O pedal do acelerador é sensível e logo despeja força nas rodas dianteiras. Assim, tem fôlego suficiente, apesar de ser menos ágil que o Chevrolet turbo. As trocas de marchas do câmbio





"EU NÃO GOSTEI do freio de mão do Creta", afirma Cecília, comparando com o do HR-V

automático de seis marchas são suaves e as retomadas, ligeiras.

Para ganhar velocidade, porém, o câmbio reduz com frequência uma marcha e força o motor a trabalhar em giros elevados, prejudicando o conforto acústico. Isso também joga contra o consumo de etanol, que ficou em 7,1 km/l na cidade (perdendo só para o Renegade) e 8,4 km/l na estrada (a pior média rodoviária do comparativo). Apesar de não ser tão afiado como o do Kicks, o volante de assistência elétrica é leve em manobras e rígido em altas velocidades.

Se consumo não é seu forte, essa versão investe em itens de sé-

rie exclusivos. O principal é o sistema de ventilação do banco do motorista, que refresca em dias de calor. "Não sabia que existia ar no banco", diz Monteiro. Pena é que a tela multimídia sensível ao toque e com GPS seja oferecida só nessa versão, que é bem mais cara do que as configurações mais acessíveis do carro.

O Creta vai bem não só na opinião de Cecília e Monteiro, mas também no balanço do comparativo. Por outro lado, ganhar revestimento do painel mais refinado e multimídia melhor podem ser cruciais para não ficar desatualizado logo em um mercado tão competitivo. **A**

OPINIÃO DO DONO



MICHELLE FERREIRA [mfaugusto@edglobo.com.br]



MARCO MONTEIRO
MÚSICO 56 ANOS

Utiliza o carro mais para viajar. No dia a dia, prefere usar táxi ou ônibus

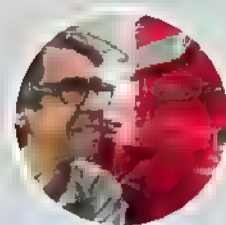
Carro atual:
Jeep Renegade há quatro meses

Carros que já teve:
Toyota Etios
Volkswagen Parati
Fiat Uno



Jeep Renegade

"O meu carro poderia ser mais econômico, mas não tem jeito: é o preço que eu pago pelo conforto."



Hyundai Creta

"Eu nem sabia que existia ventilação no banco. Isso deve ser bom para viagens mais longas."

Honda HR-V

"Os botões sensíveis do ar são legais, mas contrastam com o 'velocímetro de bicicleta'. É tudo muito analógico."

Nissan Kicks

"Gostei do quadro de instrumentos, é fácil e prático de usar. O velocímetro digital me agrada bastante."

Chevrolet Tracker

"O painel central parece de carro antigo, não gostei do visual. A posição de dirigir é mais baixa do que a do Renegade."

Jeep Renegade



Tem bom conjunto de suspensão e pacote de itens de série



Desempenho do motor é fraco e consumo de combustível é alto

Hyundai Creta



Tem bons itens de série e desempenho do motor agrada



Isolamento acústico poderia ser melhor em altas velocidades

Chevrolet Tracker



Motor turbo e novo câmbio melhoraram o desempenho do carro



Consumo ainda é alto e facelift não resolve problemas da geração

Nissan Kicks



Tem boa dirigibilidade e transmite sensação de esportividade



Tela multimídia tem gráficos simples e não é tão espaçosa

Honda HR-V



Bom acabamento e desempenho, além de ter o melhor consumo



Encareceu muito e poderia ter algumas novas tecnologias

*Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, antena traseira direita, filtro de ar (ar-condicionado), filtro de óleo do motor e filtro de combustível
 **Seguro: as cotizações foram feitas pela Soucado Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus
 *** 50% de entrada e saída em 36 vezes **** Aferição feita com etanol

1ª

HYUNDAI
Creta 2.0 Prestige

2ª

NISSAN
Kicks 1.6 SL

SEU BOLSO

PREÇO SUGERIDO
 PACOTE DE PEÇAS*
 REVISÕES ATÉ 30 MIL KM
 SEGURO**
 DESVALORIZAÇÃO 1º ANO
 GARANTIA
 TAXA DE FINANCIAMENTO
 VALOR DA PARCELA***
 CONSUMO CIDADE/ESTRADA****

R\$ 99.490

R\$ 7.782

R\$ 1.348

R\$ 3.079

11,6% (estimado)

5 anos

1,8 %

R\$ 2.079

7,1/8,4 km/l

R\$ 91.900

R\$ 3.503

R\$ 1.417

R\$ 2.929

12,3% (estimado)

3 anos

0,96 %

R\$ 1.515

7,5/10,4 km/l



TESTE

ACELERAÇÃO

0-100 km/h (s)
 0-400 m (s)
 0-1.000 m (s)
 Velocidade a 1.000 m (km/h)
 Veloc. real a 100 km/h

9,7

16,9

30,7

171

98

18,2

33,5

155,2

94

Por mérito do motor turbinado, o Tracker cravou ótimo tempo de retomada de velocidade

RETOMADA DE VELOCIDADE

40-80 km/h (Drive)
 60-100 km/h (D)
 80-120 km/h (D)

4,4

5,5

6,2

5,2

6,9

8,9

FRENAGEM (ABS)

100-0 km/h (m)
 80-0 km/h (m)
 60-0 km/h (m)

41,2

25,9

14,9

41,7

27,6

15,0



DADOS DA MONTADORA

MOTOR

Dianteiro, transversal,
 4 cil. em linha, 16V,
 comando duplo, injeção
 eletrônica, flex

Dianteiro, transversal,
 4 cil. em linha, 16V,
 comando duplo, injeção
 eletrônica, flex

1.999 cm³

1.598 cm³

CILINDRADA

POTÊNCIA

166 (E)/156 (G) cv a

6.200 rpm

114 cv a 5.600 rpm

TORQUE

VELOCIDADE MÁXIMA

188 Km/h

175 Km/h

CÂMBIO

DIREÇÃO

Automático de 6

marchas

Automático do tipo CVT,

6 marchas virtuais

Elétrica

Elétrica

Independente,
 McPherson na dianteira
 e eixo de torção na
 traseira

Independente,
 McPherson na dianteira
 e eixo de torção na
 traseira

Discos ventilados na
 frente e tambores atrás

Discos ventilados na
 frente e tambores atrás

215/60 R17

205/55 R17

FREIOS

PNEUS

TRAÇÃO

CARROCERIA

COMPRIMENTO

LARGURA

ALTURA

ENTRE-EIXOS

TANQUE

PESO

PORTA-MALAS (FABRICANTE)

PORTA-MALAS (AFERIDO AE)

SUV, 4 portas, 5 lugares

SUV, 4 portas, 5 lugares

4,27 m

4,29 m

1,78 m

1,76 m

1,63 m

1,59 m

2,59 m

2,61 m

55 litros

41 litros

1.399 kg

1.142 kg

431 litros

432 litros



3º	4º	5º
HONDA HR-V 1.8 EXL	CHEVROLET Tracker LTZ 1.4 turbo	JEEP Renegade 1.8 Limited
R\$ 101.400	R\$ 89.990	R\$ 97.990
R\$ 5.586	R\$ 9.276	R\$ 5.991
R\$ 1.245	R\$ 1.240	R\$ 1.108
R\$ 3.194	R\$ 2.924	R\$ 3.040
9,4%	12,8%	9,4%
3 anos	3 anos	3 anos
1,8 %	1,6 %	1,3 %
R\$ 1.948	R\$ 1.700	R\$ 1.727
8,2/10,3 km/l	8,3/8,9 km/l	5,6/10,9 km/l

10,6	9,5	12,7
17,7	16,9	18,5
31,6	30,8	33,8
170,7	171,8	157,3
97	97	94
5,5	4,0	5,6
5,7	5,0	7,1
7,0	6,3	9,1
38,9	42,7	43,8
25,0	27,0	29,6
14,1	15,7	15,6

Apesar de ter o motor mais fraco, o Kicks é o mais leve. Por isso, o desempenho é honesto.

Renegade precisa de quase 5 m a mais para estancar a partir dos 100 km/h em relação ao melhor SUV na mesma prova.



Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 16V, comando simples, injeção eletrônica, flex 1 799 cm³ 139 (E)/ 140 (G) cv a 6.300 (E)/ 6.500 (G) rpm 17,4 (E)/ 17,3 (G) kgfm a 5.000 (E)/ 4.800 (G) rpm 175 Km/h Automático do tipo CVT, 7 marchas virtuais Elétrica Independente, McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira Discos ventilados na frente e sólidos atrás 215/55 R17 Dianteira SUV, 4 portas, 5 lugares 4,29 m 1,77 m 1,58 m 2,61 m 51 litros 1.276 kg 437 litros 462 litros	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta, flex 1 395 cm³ 153 (E)/ 150 (G) cv a 5.200 (E)/ 5.600 (G) rpm 24,5 (E)/ 24,0 (G) kgfm a 2.000 (E)/ 2.100 (G) rpm 198 Km/h Automático de 6 marchas Elétrica Independente, McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira Discos ventilados na frente e tambores atrás 215/60 R18 Dianteira SUV, 4 portas, 5 lugares 4,25 m 1,77 m 1,67 m 2,55 m 53 litros 1 413 kg 306 litros -	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 16V, comando simples, injeção eletrônica, flex 1 747 cm³ 139 (E)/ 135 (G) cv a 5.750 rpm 19,3 (E)/ 18,7 (G) kgfm a 3.750 rpm 183 Km/h Automático de 6 marchas Elétrica Independente, McPherson na dianteira e na traseira Discos ventilados na frente e sólidos atrás 225/55 R18 Dianteira SUV, 4 portas, 5 lugares 4,23 m 1,79 m 1,70 m 2,57 m 60 litros 1.469 kg 273 litros 283 litros
---	---	---



	HYUNDAI Creta 2.0 Prestige	NISSAN Kicks 1.6 SL	HONDA HR-V 1.8 EXL	CHEVROLET Tracker LTZ 1.4 Turbo	JEEP Renegade 1.8 Limited
NOTAS					
CONFORTO					
Acabamento	8	8	8,5	8	8,5
Espaço interno	8,5	8	8,5	7,5	7,5
Porta-malas	8	8	8	7	6,5
Ergonomia	9	8,5	9	8,5	9
Equipamentos de série	9	9	8	9	8,5
Equip. de segurança	9	9	8	6,5	8,5
Subtotal	51,5	50,5	50	46,5	48,5
DINÂMICA					
Motor	8	7	7	9	7
Frenagem	7,5	6,5	8	6,5	5,5
Suspensão	8,5	9	8,5	8,5	9,5
Desempenho	8	6,5	7,5	8,5	6
Consumo	6	7,5	8	7	7
Câmbio	8,5	9	9	8,5	8,5
Sensação ao volante	8	8,5	8,5	8,5	8
Subtotal	54,5	54	56,5	56,5	51,5
MERCADO					
Preço	6,5	7,5	6	8,5	7
Desvalorização	-	-	-	-	-
Garantia	9	8	8	8	8
Seguro	8	8	7,5	8	8
Revisões	7	6,5	7,5	7,5	8
Preço das peças	7	8,5	8	6	8
Atualidade	9	9	7,5	8,5	8
Subtotal	46,5	47,5	44,5	46,5	47
TOTAL	98,0	152	151	149,5	147



HYUNDAI
Creta 2.0 Prestige

Um dos grandes méritos do modelo é equilibrar bem dirigibilidade, espaço interno para cinco ocupantes, conforto e tecnologia. Isso tudo é oferecido sem cobrar um valor mais caro do que a média do mercado. Mas o uso do motor 2.0 aspirado no lugar de um menor turbinado prejudica o consumo de combustível, que poderia ser melhor. O modelo tem bons mimos na versão mais cara, mas fique atento porque as mais baratas não têm tela sensível ao toque e a mais barata (com motor 1.6) abre mão de controles de tração e estabilidade.



No terreno do inimigo



Honda Civic Touring
R\$ 124.900

Com apenas três meses de mercado, o Jeep Compass caiu na graça do consumidor brasileiro. Mesmo com preço inicial superior a R\$ 100 mil, ele está na lista dos carros mais vendidos do país. Na primeira quinzena deste ano, o modelo produzido em Goiana (GO) foi simplesmente o número um entre os SUVs comercializados no Brasil, à frente de best-sellers como Honda HR-V e Jeep Renegade. Um fenômeno interessante, especialmente se lembrarmos que a versão mais vendida é a Longitude, que parte de R\$ 109.990 com motor flex e R\$ 134.990 com o turbodiesel e tração 4x4. Tem noção que com esse último valor dá para comprar um Honda Civic Touring, topo de linha, e ainda economizar pouco mais de R\$ 10 mil? Mas aí vem a grande dúvida: vale a pena investir em um sedã médio em

tempos de fama dos SUVs, ainda mais quando o utilitário-esportivo em questão tem reais aptidões para encarar trechos off-road nervosos?

Mais do que sanar essa questão, levamos a décima geração do Civic a um piso familiar para o Jeep. Calma, pessoal, a intenção foi só garantir fotos bonitas e levantar poeira. E na boa: quem compra um veículo, qualquer que seja, tem o direito de fazer o que quiser com ele, né? Não fosse assim, ninguém mais iria passear em chácaras, sítios e afins se não tivesse um SUV ou picape.

Vale destacar, inclusive, que o Civic fez bonito na terra. Longe de ir tão bem como o Compass (que dispõe

SUV OU SEDÃ MÉDIO? UM HONDA CIVIC TURBO COMPLETÃO OU UM JEEP COMPASS COM MOTOR TURBODIESEL E DNA OFF-ROAD? SERÁ QUE O UTILITÁRIO-ESPORTIVO É DE FATO O MELHOR NEGÓCIO NA ATUALIDADE? ESCLARECEMOS ESSAS DÚVIDAS COM UMA BOA PITADA DE TERRA E MUITA POEIRA



Jeep Compass Longitude diesel
R\$ 134.990

de um seletor de tipo de terreno, tração nas quatro rodas sob demanda, botão para reduzida e controle automático para descidas), claro, mas ainda assim o sedã surpreendeu por não maltratar seus ocupantes e superar obstáculos sem danificar os para-choques, assoalho e escapamento.

Obviamente, qualquer pessoa em sã consciência não pensará no Honda caso tenha uma rotina off-road. Nesse caso, nem precisamos computar notas para declarar a supremacia do Compass. Contudo, se con-

frontarmos os modelos turbo de segmentos distintos em quesitos como desempenho, consumo de combustível, espaço e manutenção (mesmo não sendo um SUV), o Civic se apresenta como melhor opção de compra.

A vitória do Honda com uma vantagem de nove pontos foi expressiva, pois ambos os carros são extremamente gostosos de dirigir, têm mecânica de ponta, bom nível de acabamento e andam bem. Só que, quando colocamos os dois lado a lado, o novo Civic mostra por que é Civicão. Com seu motor 1.5 turbo a



Inscrições na tampa do porta-malas ressaltam o predado dos modelos



LEANDRO ALVARES
(l Alvares@edglobo.com.br)

Honda Civic

OPINIÃO AE



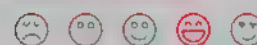
Espaçoso, gostoso de dirigir, muito veloz e extremamente econômico



Merecia recursos como start-stop e park assist, presentes em alguns rivais

Jeep Compass

OPINIÃO AE



Tem um rodar suave, é confortável e esbanja valentia no off-road



Manutenção cara e botões do ar-condicionado, muito baixos no console



A terra não é o habitat do Civic, mas ele não faz feio. 4x4, o Compass "passeia"



Ergonomia do Civic é show. Ele só carece de central multimídia mais rápida



Design da cabine do Jeep é bem funcional. Console central, porém, merecia mais porta-objetos

A ONDA SUV é evidente no mercado: em dezembro, o Compass teve 3.708 vendas contra 2.921 do Civic. Em janeiro, o Jeep também ficou na frente

gasolina de 173 cv, atinge 100 km/h em 7,5 segundos. É um assombro diante dos 11,8 s registrados pelo Compass com o competente 2.0 turbodiesel de 170 cv. Sim, o Jeep é mais pesado; são 391 kg extras na balança. Mas conta com um torque superior. São 35,7 kgfm a 1.750 giros ante os 22,4 kgfm do Honda, entregues entre 1.700 e 5.500 rpm.

A superioridade em dinâmica também é significativa nas retomadas. De 60 a 100 km/h, o Civic gasta 3,9 s, exatos 2s abaixo da marca do Jeep. Esse índice poderia ser melhor se o sedã utilizasse um câmbio automático convencional e não o CVT de sete marchas virtuais. A caixa não é ruim, mas está longe de explorar o potencial do carro. Como o giro do propulsor fica quase sempre no limite quando se quer andar forte, o motorista perde um pouco a sensação de controle total e alivia o pé no acelerador. Mesmo fazendo uso das aletas atrás do volante para trocas sequenciais, a impressão é a mesma.

No Compass, entretanto, a transmissão automática de nove marchas executa com eficácia sua tarefa. As mudanças de velocidade são suaves e precisas. Só não faz mila-



gre para tornar o SUV mais dinâmico. Faz falta um modo de pilotagem esportivo, como no Civic. O Jeep só possibilita trocas sequenciais pela manopla. No lugar das "borboletas", há úteis botões para controle do sistema de som.

Quem pensa em comprar um utilitário-esportivo está interessado em conforto também, certo? Nesse embate, os dois modelos desse duelo são equivalentes. Suas suspensões independentes filtram bem as imperfeições do piso, garantem satisfatório equilíbrio da carroceria em curvas e conseguem ser suaves com os passageiros. Ambos se equivalem também no refinamento da cabine e no prazer ao volante. A rodagem é bastante agradável, com uma posição mais elevada no Compass, óbvio, e tempero esportivo no Civic, reforçado pelo console central elevado que deixa a alavanca do câmbio em posição típica de carros de corrida.

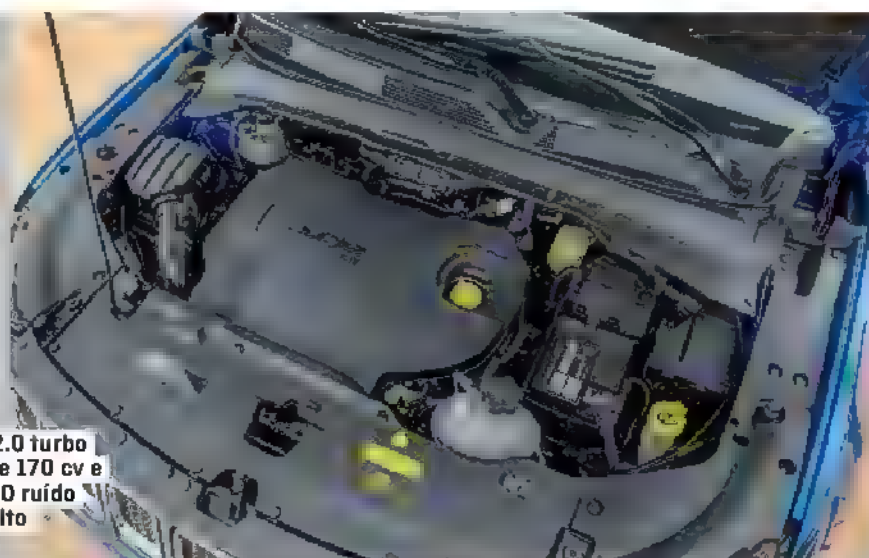
Espaço interno é outra característica almejada pelos fãs de SUV? Aí o Honda dá um tapa com luva de pelica e bons 2,70 metros de distância entre-eixos, contra 2,63 m do rival. Mesmo com duto central proeminente, o banco traseiro do Honda acomoda com conforto três adultos, enquanto que no Compass somente duas pessoas viajam tranquilas. O Civic também é superior em largura e na dimensão do porta-malas. São consideráveis 519 litros contra 410 l do adversário.

Econômicos? Muito, especialmente o Civic, com média combinada de 15,5 km/l (ele faz impressionantes 17,9 km/l na estrada!), contra 12,7 km/l do Jeep.

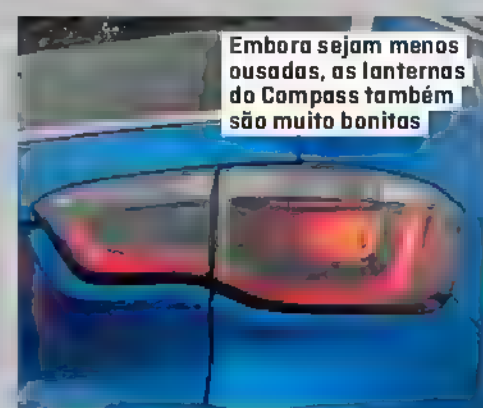
Em termos de ergonomia, o Honda leva uma sutil vantagem por causa do mau posicionamento dos comandos de ventilação e



Civic abre mão de cobertura para o seu belo motor 1.5 turbo de 173 cv e 22,4 kgfm



Propulsor 2.0 turbo diesel rende 170 cv e 35,7 kgfm. O ruído externo é alto



Embora sejam menos ousadas, as lanternas do Compass também são muito bonitas

ESTAMOS

O CIVIC

mas o Jeep

HONDA
Civic
Touring

R\$ 124.800

JEEP
Compass
Longitude Diesel

R\$ 134.800



ITENS

AIRBAGS LATERAIS		R\$ 3.200
AIR-CONDICIONADO DIGITAL		
AIR DUAS ZONAS		
ASS. DE RAMPA		
BANCOS DE COURO		R\$ 3.700
CÂMERA DE RÉ		
SENSOR DIANTEIRO		ND
SENSOR DE RÉ		
COMANDOS NO VOLANTE		
SISTEMA START-STOP	ND	ND
CONTROLE DE TRAÇÃO		
PARK ASSIST	ND	ND
FAROL COM LUZ DIURNA		
BOTÃO DE PARTIDA		
SELETOR OFF-ROAD	ND	
RODA DE LIGA LEVE		
CHAVE PRESENCIAL		
TETO SOLAR		R\$ 7100
PILOTO AUTOMÁTICO		

Série O Opcional ND Não disponível * Item vendido em pacote



do rádio do Compass, na parte inferior do console. Difícilmente o passageiro conseguirá aumentar o volume do som sem triscar na perna do motorista. No mais, todos os botões são de fácil compreensão, até mesmo o Brake Hold do Civic, que permite ao condutor tirar o pé do freio quando o carro está parado; seja no plano, descida ou subida (um recurso que faz falta no Compass).

Os dois são muito bem equipados, com direito a chave presencial, câmera de ré, multimídia com tela touchscreen, botão de partida, ar digital bizona, leds de uso diurno, controlador de velocidade, além de controles de tração e estabilidade. Cada um tem seus altos e baixos. O Civic ataca com itens como faróis de led, sensores de estacionamento (só tem de ré no Compass) e câmera que faz as vezes de retrovisor direito. Já o Jeep traz rodas maiores, tração 4x4 e saída de ventilação traseira. Pena ele cobrar caro por recursos como airbags laterais, teto solar, bancos de couro, sensor de chuva e retrovisor fotocromático – presentes de série no rival.

Não bastasse o preço superior, o Compass é mais caro de manter. A cesta de peças custa mais que o dobro da do Civic e o seguro é maior. Nada disso, porém, mudará o cenário de mercado: o Compass comeu poeira no comparativo, mas seguirá na frente do Honda em vendas. A onda SUV vai durar por muitos anos. **A**

EU TENHO, VOCÊ NÃO TEM!

O Compass pode se gabar por trazer seletor de tipo de terreno off-road, teto panorâmico, airbag de joelho (opcional) e saída de ventilação traseira. Mas fica devendo de série itens como retrovisor fotocromático e acendimento automático dos faróis, presentes no Civic. Só a sedã, aliás, dispõe de recursos como câmera para o retrovisor direito, botão de acionamento do motor na chave, banco do motorista com ajustes elétricos, faróis 100% de led e entrada HDMI.

1ª

2ª

HONDA
Civic TouringJEEP
Compass Longitude

SEU BOLSO

PREÇO SUGERIDO	R\$ 124.900	R\$ 134.990
PACOTE DE PEÇAS*	R\$ 7.215	R\$ 16.700
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM	R\$ 1.042	R\$ 867
SEGURO**	R\$ 3.566	R\$ 4.932
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO (ESTIMADA)	11,6%	8,3%
GARANTIA	3 anos	3 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO	0,99%	0,99%
VALOR DA PARCELA***	R\$ 1.737	R\$ 1.848
CONSUMO CIDADE/ESTRADA	13,2/17,9 km/l	8,5/16,9 km/l



TESTE

ACELERAÇÃO

0-100 km/h (s)	7,5	11,8
0-400 m (s)	15,5	17,8
0-1.000 m (s)	28,1	32,8
Velocidade a 1.000 m (km/h)	189,3	159,6
Veloc. real a 100 km/h	98	93



Com quase 400 kg a mais, o Civic é bem mais veloz. E seria mais não fosse o câmbio CVT.

RETOMADA DE VELOCIDADE

40-80 km/h (3º m./Drive)	3,1	4,7
60-100 km/h (4º m./D)	3,9	5,9
80-120 km/h (5º m./D)	4,7	7,4

FRENAGEM (ABS)

100 - 0 km/h (m)	38,3	44,5
80 - 0 km/h (m)	24,3	27,9
60 - 0 km/h (m)	13,6	15,9



O peso extra do Jeep também causa reflexos nas frenagens, mais longas que as do Honda.



DADOS DA MONTADORA

MOTOR	Dianteiro, transversal, 4 cil., 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina	Dianteiro, transversal, 4 cil., 16V, comando simples, turbo, injeção direta de diesel
CILINDRADA	1.498 cm³	1.956 cm³
POTÊNCIA	173 cv a 5.500 rpm	170 cv a 3.750 rpm
TORQUE	22,4 kgfm entre 1.700 e 5.500 rpm	35,7 kgfm a 1.750 rpm
VELOCIDADE MÁXIMA	221 Km/h	194 Km/h
CÂMBIO	Automático CVT, 7 marchas virtuais	Automático de 9 marchas
DIREÇÃO	Elétrica	Elétrica
SUSPENSÃO	Independente McPherson na dianteira e multilink na traseira	Independente McPherson na dianteira e na traseira
FREIOS	Discos ventilados na frente e sólidos atrás	Discos ventilados na frente e sólidos atrás
PNEUS	215/50 R17	225/55 R18
TRAÇÃO	Dianteira	Integral
CARROCERIA	Sedã, 4 portas, 5 lugares	SUV, 4 portas, 5 lugares
COMPRIMENTO	4,63 m	4,41 m
LARGURA	1,80 m	1,81 m
ALTURA	1,43 m	1,64 m
ENTRE-EIXOS	2,70 m	2,63 m
TANQUE	56 litros	60 litros
PESO	1.326 kg	1.717 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	519 litros	410 litros
PORTA-MALAS (AFERIDO AE)		



NOTAS

CONFORTO

Acabamento	9	9
Espaço interno	9	8,5
Porta-malas	9	8
Ergonomia	9,5	9
Equipamentos de série	8	7
Equip. de segurança	8	8,5
Subtotal	52,5	50

DINÂMICA

Motor	9,5	9,5
Frenagem	9	8
Suspensão	9	9
Desempenho	10	8,5
Consumo	10	9
Câmbio	8	9
Sensação ao volante	9,5	9,5
Subtotal	65	62,5

MERCADO

Preço	6	4,5
Desvalorização	-	-
Garantia	8	8
Seguro	8	7
Revisões	8	9
Preço das peças	7	4
Atualidade	9,5	10
Subtotal	46,5	42,5

TOTAL

164 **155**

HONDA
Civic Touring

Embora tenha ficado irado nas fotos, ninguém em sã consciência levará o Civic para uma aventura off-road severa, ainda que o Honda tenha demonstrado capacidade de encarar numa boa estradas típicas de uma ida ao sítio. O fato é que neste duelo de categorias distintas o sedã se mostra mais vantajoso que o SUV em todos os quesitos, custando menos e sendo mais barato de manter. A não ser que você planeje se atirar na lama ou em trechos muito esburacados – onde o Compass roda com larga vantagem com seus recursos para o fora de estrada –, o Civicão não deverá em nada para o Jeep.



12.990

NISSAN MARCH | R\$ 55.000*



Mudança de personalidade

A NISSAN HUSCULOU POR COMPLETO O SEU COMPACTO MAIS VENDIDO, QUE SE TORNOU MAIS ARROJADO PARA CONQUISTAR UMA GERAÇÃO MAIS NOVA DE COMPRADORES, MAS A CHEGADA AO BRASIL DEVE FICAR PARA 2018

Desde 1983, quando a Nissan lançou o primeiro March, o pequeno japonês foi um sucesso de mercado, mas viveu em discrição. Raramente revolucionou, ao contrário dos concorrentes. Contudo, a marca do grupo Renault-Nissan se tornou cada vez mais arrojada e decidiu aplicar a mesma ousadia no carro vendido como Micra no Japão e Europa. Com lançamento em março, a quinta geração manteve o visual vincado do conceito Sway. Fomos até Roma para testar o hatch que pode desembarcar aqui até 2018, sem substituir o atual, pois viria para seduzir um público menos conservador, disposto a pagar mais por estilo, tecnologia e diversão.

Essa revolução fica clara no visual alinhado com os últimos Nissan, particularmente o Kicks. Lá está a grade em "V" e a linha que começa por cima dos faróis e se prolonga em onda por toda a lateral, terminando nas lanternas. A impressão de tamanho maior é imediata e real: são mais 17 cm de comprimento e mais 8 cm de largura. Ser mais longo, baixo e largo ajudou o March a perder o ar simpático.

 **FRANCISCO MOTA**
[autoesporte@edglobo.com.br]

OPINIÃO AE



O visual e a dinâmica estão mais apurados do que nunca, na medida para os mais jovens



O acabamento deve em alguns detalhes, enquanto o espaço traseiro poderia ser maior



* Preço estimado

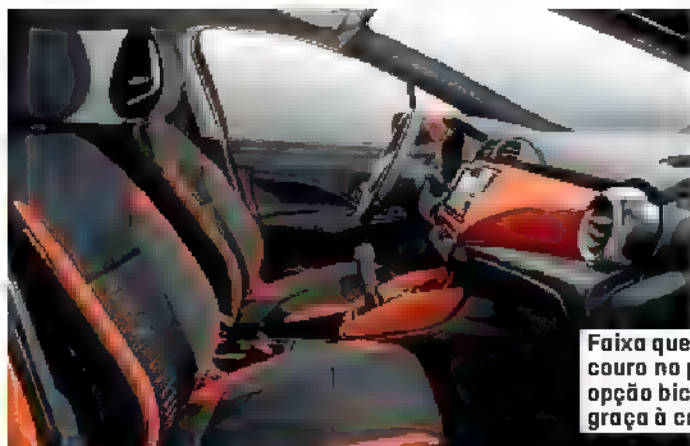


EU ERA ASSIM E FIQUEI ASSIM

O último facelift já havia dado um ar mais agressivo ao March, contudo, foi necessário uma nova geração para esquecer o visual arredondado de sempre. Mais largo e baixo, o novo modelo aposta em vincos, que partem da grade e envolvem toda a carroceria. Faróis enfilechados e lanternas em bumerangue são semelhantes aos do Kicks. Nos moldes do que a Nissan fez com o Juke, o March pode ser personalizado. São 125 combinações possíveis de adesivos para a carroceria. Os revestimentos internos podem ser de diferentes cores e texturas. Mais hipster, impossível.

Embora seja produzido na fábrica de Flins, onde a Renault faz o Clio, o March não usa a plataforma do primo francês. A arquitetura é a mesma da quarta geração do Nissan, altamente modificada. Ainda assim, há componentes comuns entre os compactos, a começar pelos dois motores disponíveis (mais tarde chegará um 1.0 atmosférico de 75 cv semelhante ao usado no Brasil), ambos com turbocompressor e 90 cv: o 0.9 DIG-T a gasolina e o 1.5 dCi, a diesel. Em razão disso, a estrutura frontal é parecida entre ambos, que também compartilham as maçanetas traseiras camufladas em meio ao plástico preto das portas e colunas.

Vamos ao que interessa, uma análise mais objetiva daquilo que mudou no interior... tudo! Basta entrar atrás para perceber que a ambientação é parecida com a do Clio europeu, a começar pelos pequenos vidros das portas traseiras. A simplicidade ajudou na largura: as portas não têm bolsas para objetos e os vidros são acionados por manivela. Pelo menos, há bom espaço para dois adultos. Por sua vez, o porta-malas leva razoáveis 300 litros e aproveita cada recanto possível.



Faixa que imita couro no painel e opção bicolor dão graça à cabine



O som Bose tem alto-falantes nos encostos dianteiros



O câmbio manual tem mecanismo novo e ficou bem mais suave

A posição de dirigir agrada, é até curioso como volante, câmbio e pedais ficam tão bem posicionados, porque as regulagens do banco e do volante são curtas. Por outro lado, os bancos são confortáveis e têm ótimo apoio. A visibilidade à frente é desimpedida, mas, enxergar pelo retrovisor interno é difícil em razão do vidro traseiro minúsculo. É preciso ter fé na câmera de ré.

Bastam instantes para ver a evolução no acabamento, com trechos macios e uma faixa imitando couro à la Kicks, menos na cobertura dos instrumentos (os mesmos do Qashqai), feita de plástico duro e pobre. É a personalização que faz tudo parecer melhor do que realmente é, exemplo do alegre interior de duas cores.

A Nissan associou-se a Bose para produzir um som com efeito de 360 graus, com altofalantes nos encostos de cabeça frontais capazes de dispensar o subwoofer na mala. A qualidade de som é excelente para um sistema que será acessível, diz a Nissan. O mesmo se aplica ao display de 7 polegadas, compatível com Apple CarPlay.

Andamos com o 0.9 DIG-T a gasolina de 90 cv e três cilindros, cujo ruído e vibração é muito menor que no Clio graças a muito material fonoabsorvente e novos coxins. Onde também se percebe de imediato a evolução é no câmbio mais suave, preciso e rápido que no Clio. Com menos de 1 litro, o motor responde bem desde cedo, mas o melhor vem depois das 2.250 rpm, quando o torque chega a 15,3 kgfm com overboost, que eleva a pressão do turbo e aumenta a potência em 5 cv. Sem prejudicar o consumo médio de 22,7 km/l de gasolina.

Volante achatado, central e acabamento remetem ao primo próximo Kicks





Grande visor LCD no quadro pode ser personalizado



Ar-condicionado digital tem só uma zona de ajuste



Rodas aro 17 não prejudicam o rodar confortável

Quanto à suspensão, ela segura bem em curvas velozes e, sobretudo, faz isso ao mesmo tempo que absorve vias detonadas, como algumas antigas estradinhas não muito longe da capital romana. O conforto da suspensão, McPherson na dianteira e eixo de torção atrás, impressionou ainda mais porque os pneus eram baixos (205/45 R17), desenvolvidos pela Bridgestone para o Nissan. Por sua vez, a direção é leve, mas precisa. É fácil apontar as rodas da frente precisamente para onde você deseja.

Até aqui, o March já é muito mais envolvente de guiar que o antigo, mas o melhor vem a seguir. A afinação do eixo posterior foi feita de forma a deixá-lo sair de traseira levemente e o controle de estabilidade pode ser desligado. Resultado: esse é o primeiro March rápido e di-

LINHA DO TEMPO

1ª GERAÇÃO

(1982-1992)

Com 3,78 metros, o pequeno logo foi lançado também na Europa, onde a versão mais vendida tinha motor 1.0 de 55 cv e câmbio de cinco marchas.



2ª GERAÇÃO

(1992-2002)

Sucesso como importado, o Micra começou a ser feito na Inglaterra na segunda geração. Era pouco menor (3,69 m) e mais potente, o 1.3 entregava bons 75 cv.



3ª GERAÇÃO

(2002-2010)

O estilo ousado foi cunhado com base no conceito mm.e. Com 3,71 m, o hatch introduziu o teto em arco na linha e já tinha o conhecido motor 1.6 de 116 cv.



4ª GERAÇÃO

(2010-2016)

O primeiro March produzido no México e, depois, no Brasil virou emergente e perdeu em segurança na versão norte-americana. Está longe de sair de linha por aqui.





ASSISTENTE DE DIVERSÃO

Sistemas eletrônicos deixam o March afiado nas curvas

vertido de fato, no que ajuda o centro de gravidade baixo e a alta rigidez estrutural.

Se o March nacional sequer oferece ESP ou controle de tração, o novo extrapola com o Nissan Chassis Control, com dois sistemas de auxílio. O Active Ride Control detecta a passagem sobre um obstáculo e aciona automaticamente os freios para comprimir um pouco a suspensão e suavizar o amortecimento. A segunda função se chama Active Trace Control e funciona na entrada de curva, quando os freios são acionados para jogar mais peso sobre o eixo dianteiro e ampliar a aderência, e também nas saídas. Aqui, são aplicados os freios das duas rodas internas na curva, puxando assim o carro para dentro da trajetória e evitando o subesterço, caso em que o contro-

le de estabilidade entra em funcionamento. Ao testar ambos assistentes em duas pistas molhadas no centro de testes da Bridgestone, perto de Roma, o sistema que nos convenceu foi o Active Trace Control, na situação de aceleração à saída de uma curva, em que se sente realmente a frente seguir caninamente a trajetória certa, mesmo acelerando com força.

Além destas novas funções, o March tem frenagem de emergência com detector de pedestres, assistente de faixa e de ponto cego, câmera de 360 graus com detecção de objetos e, até mesmo, sistema de leitura de placas com radar. Um pacote superior até ao do Sentra ou Kicks. No final, a impressão é de que a revolução do March foi além da imagem e incluiu a diversão e tecnologia como prioridades. **A**



DADOS DA MONTADORA

MOTOR

Dianteiro, transversal, 3 cilindros em linha, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

CILINDRADA

898 cm³

POTÊNCIA

95/90 cv a 5.500 rpm (com overboost)

TORQUE

15,3/14,3 kgfm a 2.250 rpm (com overboost)

CÂMBIO

Manual de cinco marchas

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS

Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS

205/45 R17

DIMENSÕES

Compr. 3,99 m
Largura 1,74 m
Altura 1,45 m
Entre-eixos 2,52 m

TANQUE

41 litros

PORTA-MALAS

300 litros (fabricante)

PESO

1.001 kg



Síndrome do irmão do meio

SÉTIMA GERAÇÃO DO BMW SÉRIE 5 CHEGA COMO VERSÃO COMPACTA DO TECNOLÓGICO SÉRIE 7

O irmão menor é o mais popular. Apresenta-se como o mais acessível, por isso conhece muitos lugares e frequenta rodas variadas. O maior circula em ambientes refinados, entre pessoas bem-sucedidas. Sobra para o do meio brigar para atrair tanta atenção quanto o maior sofisticado e o menor queridinho. Em sua sétima geração, o novo Série 5 conseguiu consolidar seu espaço entre os sedãs da BMW. **Autoesporte** pôs suas qualidades à prova em uma longa avaliação nas estradas da Califórnia, nos Estados Unidos. Aqui, o que se pode esperar do modelo que chega nos próximos meses ao mercado brasileiro custando a partir de R\$ 300 mil.

Se o Série 5 não foi deixado de lado pelos pais, a BMW e sua divisão esportiva M também não ousaram inovar muito na nova geração do sedã. O design do modelo foi atualizado de forma sutil, o perfil do carro manteve-se elegante e proporcional, mas a mudança foi bem

discreta; os faróis de led adaptativos integram-se às tradicionais tomadas de ar.

O Série 5 ganhou 3,6 centímetros no comprimento e 0,6 cm na largura. Já o espaço entre-eixos aumentou 0,7 cm. É pouco mais de meio centímetro, mas o porta-malas ganhou mais dez litros e foi para 530 l. Já os passageiros do banco de trás ficaram com pouco, têm espaço limitado para as pernas quando pessoas altas viajam na frente, e o quinto lugar vai ser desconfortável em trajetos mais longos.

Embora compartilhe a estrutura com o Série 7, a nova geração do 5 não utiliza fibra de carbono em sua construção. Ainda assim, o sedã alemão perdeu 62 kg com relação à linha anterior, muito por conta do uso de alumínio no chassi, suspensão e partes da carroce-

MARCUS V. GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

OPINIÃO AE



👍 Tecnologias copiadas do Série 7 deixaram o novo sedã bem mais atrativo

👎 Poderia ter seguido o Série 7 no uso de fibra de carbono na carroceria



Cabine recheada de materiais nobres traz um volante mais esportivo e recursos de tecnologia que estrearam no sedã grande Série 7, como o rádio acionado por meio de gestos

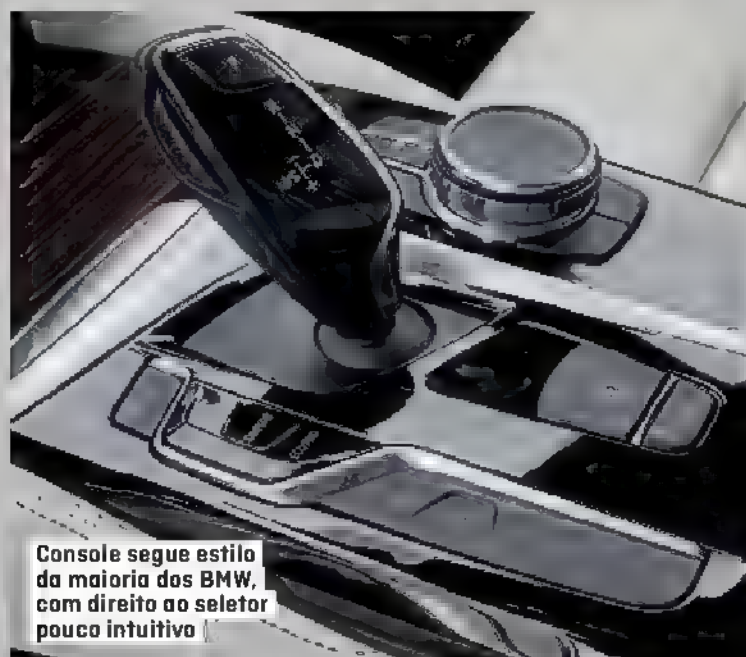
ria, reforçada ainda com aço de alta resistência. A BMW ainda não tem definida as versões que serão vendidas no Brasil. Uma alternativa provável é a 530i, equipada com motor 2.0 turbo de 252 cv.

A posição de dirigir é mais baixa, como característico na maioria dos BMW. O banco abraça bem o corpo do motorista, que esquece fácil estar ao volante de um carro de quase cinco metros de comprimento. Sua solidez de construção e a aderência ao piso favorecem uma condução justa, apoiada na direção leve e precisa, de respostas rápidas nas curvas, e na tradicional distribuição de peso 50/50 entre os eixos dianteiro e traseiro.

A resposta à pressão no acelerador tem a característica da marca, com reações bem esportivas, mesmo no motor de quatro cilindros. A transmissão automática de oito marchas tem ótimo escalonamento, com trocas precisas e suaves, ou bem rápidas, quando acionadas pelas aletas junto ao volante quando se quer uma tocada mais forte. O estilo de condução também pode ser temperado pelo Driving Experience Control, nos modos Comfort, Sport e ECO PRO. Mais confortável, esportivo ou econômico, é o motorista quem escolhe, adequando o visual do painel, o comportamento da direção e do motor.

O conjunto de suspensão dianteira (braços duplos sobrepostos) passa confiança e garante o desenho de trajeto. Os cinco braços da suspensão traseira fazem sua parte para garantir a ótima estabilidade, presente mesmo em velocidades mais altas. Os amortecedores podem ser ajustados para mais firmeza ou suavidade ao rodar. Alguma aspereza é sentida no ajuste mais firme Sport, muito por conta das rodas de 19 polegadas com pneus de perfil baixo.

Existe a versão híbrida do Série 5 – que não será trazida para o Brasil – e é possível confundi-la com a 530 quando se liga o motor. Mal se nota ruído e vibração do



Console segue estilo da maioria dos BMW, com direito ao seletor pouco intuitivo

ESTAMOS



Cluster digital é semelhante ao do Série 7



Lanternas do sedã estão um pouco mais volumosas



Farois de led são adaptativos em todas as versões

motor, mesmo com o carro em movimento. A BMW atribui isso ao material de isolamento acústico no compartimento do propulsor e aos vidros antirruído. O silêncio favorecido pela qualidade de acabamento e materiais usados no interior convida a apreciar o sistema de informação e entretenimento, com 20 gigabytes de espaço de memória para abrigar arquivos digitais. Se por vezes não dá vontade de sair do carro, ao chegar no destino, para acabar de ouvir uma música, com o sistema de som Bowers & Wilkins, com amplificador de dez canais e 16 falantes, fica ainda mais difícil.

O acesso é por toques na grande tela de 10,25 polegadas, por voz, pelo botão giratório já comum aos modelos BMW e, como no irmão mais rico Série 7, controle por gestos. Tocando, girando, falando ou acenando dedos e a mão direita diante do console central pode-se acessar menus, “atender” o telefone, ajustar o volume do som, perguntar onde fica a hamburgueria mais próxima ou ativar a reprodução de um audiolivro, entre outras funções. O controle de voz por enquanto não funciona em português. A ergonomia no Série 5 é um destaque positivo, mas continua sendo mais funcional aumentar o som no botão no volante do que girando o dedo diante do painel.

O motorista só não pode esquecer que está ao volante de um carro. Para isso, a BMW equipou todos os Série 5 com Head-Up Display em cores com informações de velocidade, navegação e condições de tráfego. De qualquer maneira, o sedã também vem equipado com recurso de condução autônoma que mantém o

DADOS DA MONTADORA

MOTOR

Dianteiro, longitudinal, 4 cilindros em linha, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

CILINDRADA

1.998 cm³

POTÊNCIA

252 cv cv entre 5.200 e 6.500 rpm

TORQUE

35,7 kgfm entre 1.450 e 4.800 rpm

CÂMBIO

Automático de 8 marchas, tração traseira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Braços duplos sobrepostos (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

225/55 R17

DIMENSÕES

Compr. 4,93 m
Largura, 1,86 m
Altura 1,47 m
Entre-eixos 2,97 m

TANQUE

68 litros

PORTA-MALAS

530 litros (fabricante)

PESO

1.615 kg



veículo no interior da faixa de rolamento, acelera, freia e dirige sozinho a até 210 km/h. O motorista, porém, ainda é indispensável, e deve ao menos tocar o volante a cada dez segundos para provar que está atento, ou recebe um alerta visual e sonoro. O recurso funciona como um suporte à direção e não como condução autônoma. É interessante, mas mostrou-se mais útil em congestionamentos e baixa velocidade.

O novo Série 5 pode ser equipado opcionalmente com o pacote Sport M, visível, entre outras coisas, pelas entradas de ar maiores, duas saídas retangulares de escape, suspensão mais baixa, rodas de 19 polegadas, pedais cobertos de alumínio e uma discreta "assinatura" M no volante. Invisível para os olhos, mas não para os radares, é a liberação da velocidade máxima dos limi-

tados 210 km/h para 250 km/h. Os mesmos limites valem para a versão 540i, com motor 3.0 turbo e seis cilindros, que entrega generosos 340 cv. Acabamento, equipamentos, recursos de segurança (como os quatro freios a disco com ABS), conforto e entretenimento são similares à versão 2.0. O acréscimo fica por conta mesmo das respostas mais esportivas ao acelerador, facilmente percebidas no percurso da avaliação e resumidas nos números decrescentes divulgados pela BMW para o zero a 100 km/h: 6,2 segundos para o 530i, 6 s para o 530i xDrive (tração integral), 5,1 s (540i) e 4,8 s (540i xDrive).

A estreia do novo Série 5 no mercado brasileiro ocorrerá ainda neste semestre. Vamos ver se aqui, com o brasileiríssimo coquetel gasolina com etanol, o sedã repetirá esses bons índices de desempenho. **A**



Apesar do conforto, espaço traseiro leva bem só duas pessoas



Sistema de som é da Bowers & Wilkins



ESTAMOS

VOLKSWAGEN AMAROK EXTREME | R\$ 177.990

Os brutos também amam conforto

Com o Amarok Extreme, a Volkswagen oferece um pickup que reúne o melhor do mundo: o conforto de um carro e a utilidade de um caminhão. Com 177.990, o Amarok Extreme é a escolha ideal para quem precisa de um veículo capaz de lidar com qualquer situação.



OPINIÃO AE

5.0



5.0

O trabalho do agrônomo Maurício Palma Nogueira costuma levá-lo aos confins do Brasil. Todo ano, entre os meses de abril e junho, ele e sua equipe percorrem mais de 60 mil quilômetros durante 50 dias de expedição para coletar dados e conversar com diversos proprietários rurais e pecuaristas do país. E nenhum outro veículo é tão apto para essa jornada do que uma picape. “Precisamos de um veículo robusto, movido a diesel e com tração 4x4. A gente tem que abrir estrada, fazer ponte, passar por riacho. Por isso, precisa ser uma picape que aguentar o tranco”, explicou Maurício. Embora nem todos precisem de uma picape como ele, essa é mais ou menos a expectativa que o consumidor brasileiro tem em relação a uma picape média.

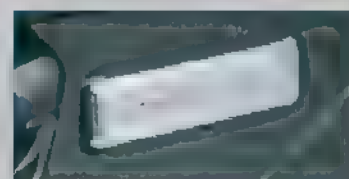
Com tanta experiência no interior do Brasil, fazendo um uso intensivo de picapes em diversas situações, convidamos Maurício para conhecer a nova Volkswagen Amarok, que foi reestilizada no fim do ano passado. Ele já havia dirigido o modelo anterior e estava curioso para conhecer as novidades na linha 2017. Começamos a apresentação pelo lado de fora.

Ali, as mudanças foram bem pontuais: nos faróis dianteiros, grade e na seção inferior dos para-choques. As alterações foram tão discretas que pouco estimularam comentários de nosso convidado. “Gostei bastante dessa cor”, comentou sobre o tom Azul Ravenna exclusiva da série especial Extreme, que hoje ocupa o topo da gama, com preço de R\$ 177.990. A versão de entrada S, com cabine simples, sai por R\$ 113.990, valor abaixo do que o cobrado anteriormente. Uma tentativa da marca em reposicionar a Amarok, que em 2016 vendeu menos que a Mitsubishi L200 Triton, a quarta colocada no segmento de picapes médias.

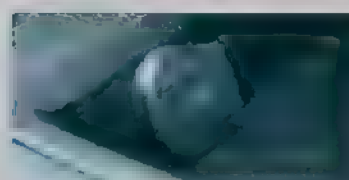
Baseada na configuração Highline (R\$ 167.990), a Amarok Extreme tem diferenciais como estribos laterais de alumínio, santantônio esportivo, além das rodas exclusivas aro 20, bancos revestidos parcialmente de couro napa preto e uma proteção especial para a caçamba, que comporta 1.280 litros. Falando nisso, o “bagageiro” foi o primeiro ponto analisado por Maurício. “Essa tampa é leve. Você não tem ideia do quanto isso faz diferença depois de um dia inteiro abrindo e fechando. Deixa a nossa coluna quebradinha”, comenta ele sobre o sistema de alívio de peso. O agrônomo também aprovou os seis ganchos embutidos e a presença de uma tomada 12V na caçamba, que possibilita o uso de equipamentos mais sofisticados em campo.



O agrônomo Maurício Palma elogia o nível de conforto da nova Amarok

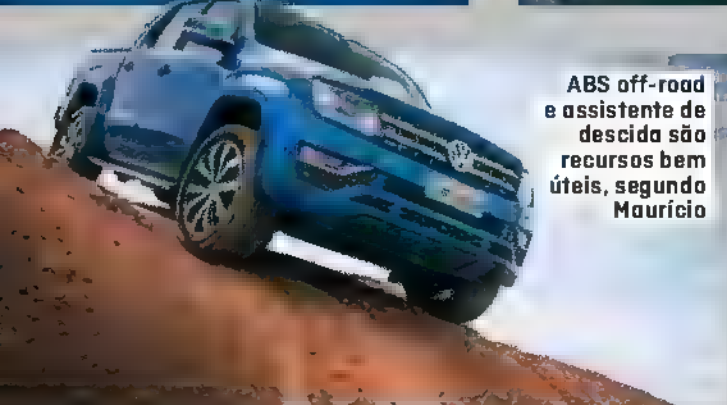
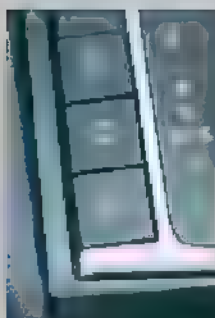


Com 3,09 m de entre-eixos, há bom espaço para até três pessoas

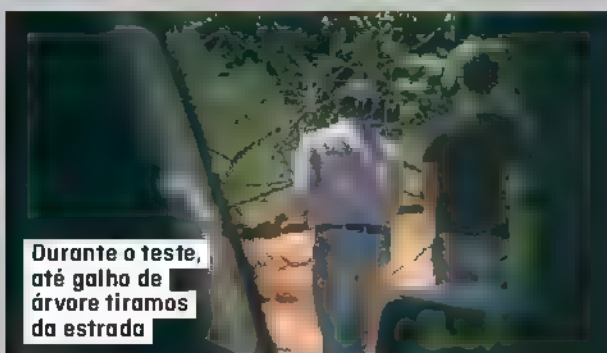


A cabine foi atualizada e ganhou materiais mais refinados na série Extreme

ESTAMOS



ABS off-road e assistente de descida são recursos bem úteis, segundo Maurício



Durante o teste, até galho de árvore tiramos da estrada

PRACIA PERMANENTE
4MOTION 4x4

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h 11,4 s
0 - 400 m 17,7 s
0 - 1.000 m 32,9 s
Vel. a 1.000 m 157,3 km/h
Vel. real a 100 km/h 95 km/h

RETOMADA

40 - 80 km/h (D) 5,5 m
60 - 100 km/h (D) 6,6 m
80 - 120 km/h (D) 8,6 s

FRENAÇÃO

100 - 0 km/h 40,8 m
80 - 0 km/h 26,0 m
60 - 0 km/h 15,7 m

CONSUMO

Urbano: 9,1 km/l
Rodoviário: 13,1 km/l
Média: 11,1 km/l
Aut. em estrada: 1.048 km

DADOS DA MONTADORA

MOTOR

Dianteiro, longitudinal,
4 cil. em linha, 16V,
comando duplo, biturbo,
injeção direta de diesel

CILINDRADA

1.968 cm³

POTÊNCIA

180 cv a 4.000 rpm

TORQUE

42,8 kgfm a 1.750 rpm

CÂMBIO

Automático de 8 marchas,
tração integral

DIREÇÃO

Hidráulica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (diant.)
e eixo rígido (tras.)

FREIOS

Discos ventilados (diant.)
e tambores (tras.)

FNEUS

255/50 R20

DIMENSÕES

Compr.: 5,25 m
Largura: 1,94 m
Altura: 1,83 m
Entre eixos: 3,09 m

TANQUE

80 litros

CAÇAMBA

1.280 litros (fabricante)

PESO

2.036 kg

Hora de conhecer o interior da picape, esse, sim, bem diferente do que era. Na linha 2017, a Amarok ganhou novas saídas de ar-condicionado, o volante de boa pega dos demais modelos da marca, com os comandos do sistema de multimídia e computador de bordo. No centro do console está o sistema multimídia Discover Media, o mais completo da linha com GPS integrado. A tela de 6,3 polegadas é colorida, rápida e tem uma ótima sensibilidade ao toque. A telinha integra sistema de som, rádio, conectividade Bluetooth é compatível com Android Auto e Apple CarPlay. Para Maurício, no entanto, os recursos mais usados são o rádio e o GPS. "Também temos um GPS ponto a ponto, necessário quando saímos do circuito rodoviário."

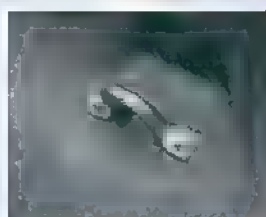
Hora de partir para o test drive. Maurício dá a partida e parece bastante familiarizado com os recursos da picape. "Vocês encontraram um pedacinho do Mato Grosso aqui, pertinho de São Paulo", declarou o agrônomo ao se deparar com o circuito de terra batida presente no Quality Resort em Itupeva (SP), lugar ideal para testar os sistemas fora de estrada da Amarok. Além dos controles de tração e estabilidade, todas as versões contam com a tração integral 4Motion, assistente de partida em rampa, bloqueio do diferencial e ABS off-road, sistema que, na opinião do Maurício, faz muita diferença em terrenos acidentados, uma vez que otimiza a ação do ABS.

"Outra vantagem da Amarok é o conforto. Parece que a gente está dirigindo um carro. Mesmo quem vai atrás não reclama muito de sacolejar." De fato, o acerto de suspensão é um

dos pontos fortes da picape média, especialmente calçando os pneus 255/50 R20, exclusivos da versão. Mas, para aguentar uma pirambeira de verdade, o ideal é trocá-los por pneus de uso misto.

Por muito pouco não ficamos presos em uma "cratera" durante o percurso, mas a tração 4x4 permanente (única no segmento) com ajuda do bloqueio do diferencial mostrou a que veio. "O raio de giro da direção também é muito bom", disse Maurício ao desviar de um enorme buraco. A direção da Amarok, no entanto, continua a ser hidráulica e não elétrica como as rivais Chevrolet S10 e Ford Ranger, renovadas recentemente. A Amarok também não tem sistema de permanência de faixa ou alerta de colisão como as concorrentes, mas conta com faróis bixenônio, sistema de frenagem automática pós-colisão e airbags laterais e do tipo cortina.

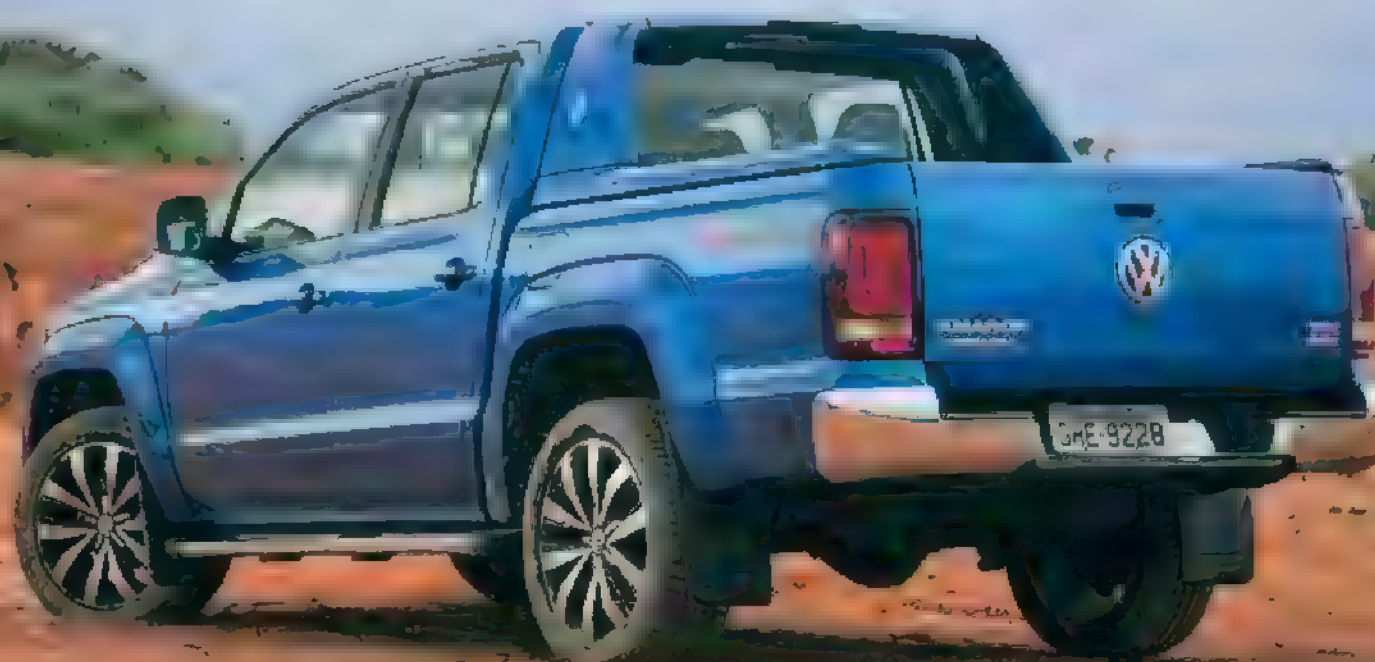
Quanto ao conjunto mecânico, esse não mudou: as versões mais caras seguem com o 2.0 biturbo diesel de 180 cv e 42,8 kgfm combinado à excelente transmissão automática de oito marchas. O câmbio da ZF estreou em 2012 na picape e desde então faz um ótimo trabalho com o



motor TDI biturbo. As respostas são rápidas e não decepcionam, inclusive na pista: a Amarok vai a 100 km/h em 11,4 s. Os números são melhores que os da Toyota Hilux, mas ainda ficam atrás de S10 (10,3 s) e Ranger (11,1 s), que possuem mais cavalaria e torque. Quem quiser mais, terá que esperar pela Amarok V6 3.0 de 227 cv, que chega até o segundo semestre. No quesito economia, a Amarok também vai bem, especialmente na cidade, onde aferimos 9,1 km/l. Na estrada, são 13,1 km/l.

Fim do test drive. Maurício aprova as novidades da picape e afirma que pretende escalar uma Amarok renovada para a expedição deste ano. Ela provou que aguenta o tranco. **A**

As principais mudanças na linha 2017 da Amarok estão em seu interior. A cabine foi atualizada e ganhou mais equipamentos. Há cinto de três pontos para todos os ocupantes, central multimídia com tela colorida sensível ao toque e GPS. Maurício também aprovou os novos porta-trecos, os bancos dianteiros com ajustes elétricos e a caçamba cheia de ganchos para fixar melhor a carga.





Vulcan 650S/R\$ 27.290*

NOVA ESTRADIRA FAZ CURVA COMO MOTO STREET E INVESTE NO VISUAL DE POWER CUSTOM. O RESULTADO VAI ALÉM DO ESPERADO

Motocicletas custom devem ter visual clássico e ornamentada ou serem “bandidas” no estilo “sem destino”, certo? Pois é, mas em 2001 a Harley-Davidson virou essas receitas pelo avesso ao lançar a V-Rod, com estilo agressivo e jeito de naked. Desde então, outras aplicaram esse tempero moderno da V-Rod nas motos. O sucesso nas vendas ainda é limitado (as clássicas continuam as preferidas) mas, na pista, notam-se vantagens. A Kawasaki Vulcan 650S tem exatamente esses ingredientes de “power custom”.

Com preços de R\$ 27.290 a R\$ 31.490 (com ABS), seu visual é de V-Rod em miniatura: temos um farol quase triangular, mas com cantos arredondados e envolto por uma moldura preta fosca, para-lama dianteiro pequeno e rabe-ta compridinha. As rodas de liga leve, o discreto escape dois em um, as barras horizontais do quadro e o grande radiador ali na frente reforçam a aparência modernosa.

A pimenta do rancho é o motor: ali no meio do quadro vai um dois em linha bem conhecido – o mesmo da trail Versys 650, da naked ER-6N e de sua versão carenada Ninja 650. Com 649 cm³, 61 cv de potência e 6,4 kgfm de torque, tem faixa de uso estreita e é feito para girar alto, impressionando mais pela velocidade do que pela arrancada – justamente o contrário do perfil dos motores V2 das custom tradicionais. Por outro lado, o consumo urbano ficou em 21 km/l.

Vale destacar, ainda, que o quadro e o motor também são compartilhados, assim como a interessante suspensão traseira monochoque lateral (e com pré-carga da mola ajustável em sete níveis!). Não temos aqui cromados e ostentação.

A Vulcan é versátil: passa bem por espaços esguios e seus retrovisores, embora altos (mas eficientes), não conflitam com os dos automóveis. É preciso cambiar: o motor é girador, mas preguiçoso em baixos giros. Ainda bem que o câmbio e a embreagem são macios. A suspensão traseira também foi elogiada pela patroa, mas o banco segue a moda custom: é estreito demais. Nada que tire o tempero da Vulcan. **A**

ROBERTO DUTRA
(autoesporte@edglobo.com.br)

OPINIÃO AE



DADOS DA MONTADORA

MOTOR

Dois cilindros em linha, refrigerado a água, 4 válvulas por cilindro, injeção eletrônica de gasolina, partida elétrica

CILINDRADA

649 cm³

POTÊNCIA

61 cv a 7.500 rpm

TORQUE

6,4 kgfm a 6.600 rpm

CÂMBIO

6 marchas, embreagem a cabo, acionamento por corrente

SUSPENSÃO

Garfo telescópico (diant.) e monochoque lateral (tras.)

FREIOS

Disco ventilado simples nos dois eixos (ABS)

PNEUS

120/70 R18 (diant.)

160/70 R18 (tras.)

DIMENSÕES

Compr. 2,31 m

Largura 0,88 m

Altura do assento 0,70 m

Entre-eixos 1,57 m

TANQUE

14 litros

PESO

225 kg

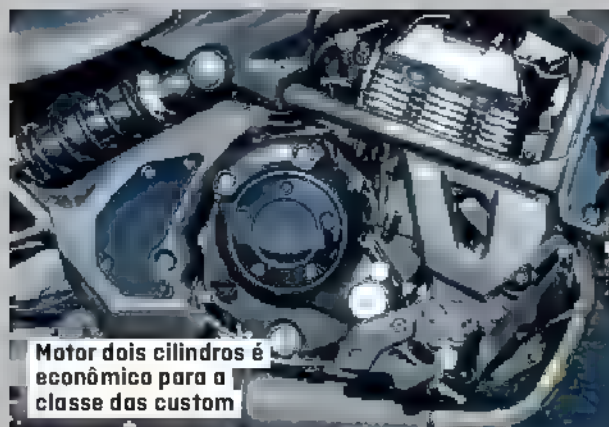


A Vulcan faz curva como moto street e encanta pelo visual power custom



Freios ABS saem por R\$ 4.200, o que eleva o preço a R\$ 31.490

Bolsas, encosto traseiro e para-brisa terão que ser comprados à parte na Kawasaki, mas o visual agressivo agrada



Motor dois cilindros é econômico para a classe das custom



Mostrador exibe informações como o consumo médio



* Preço sugerido



Fiat Live On

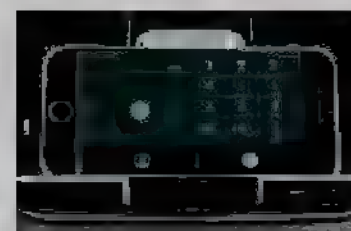
A Fiat quis inovar e popularizar (ainda mais) os sistemas multimídias para seus modelos. Para isso, lançou no compacto Mobi o Live On, um kit que usa o celular como central integrada ao sistema de som do carro. O problema está no preço: R\$ 4.650 por um pacote que traz um equipamento multimídia onde não há uma tela dedicada. E não é só nisso que o acessório fica devendo. Veja nossa avaliação



- Tela do computador de bordo exibe informações de músicas
- Suporte fica bem posicionado e se adapta a qualquer aparelho
- Controles pelo volante facilitam navegação



- Não oferece tela integrada, precisa do celular
- Não exibe algumas informações básicas do sistema
- Caixas de som têm qualidade ruim



DIMENSÃO
Sem tela

EQUIPA OS MODELOS
Fiat Mobi Drive On

FUNÇÕES DISPONÍVEIS

CD X

RÁDIO AM/FM

BLUETOOTH

TV DIGITAL X

APPLE CARPLAY X

ANDROID AUTO X

USB

MP3 X

NAVEGAÇÃO GPS X

SENSIBILIDADE AO TOQUE X

COMANDO NO VOLANTE

CONCLUSÃO



O Live On é uma multimídia pela metade, pois opera as funções básicas, como reproduzir o som, rádio e conexão Bluetooth. O problema é que a metade que falta depende inteiramente do celular, incluindo ver imagens e instruções do que está acontecendo. Em um mercado onde o que as pessoas mais buscam são telinhas para os carros, não foi uma ideia muito boa se livrar justamente dela ao oferecer uma central multimídia.



CUSTO

R\$ 4.650*

É importante repetir para ficar bem claro: o sistema multimídia da Fiat custa mais de R\$ 4.500 na versão de entrada do Mobi. Isso porque ele só pode ser adquirido em conjunto com outros itens. E não vem com um item básico: a tela. O maior problema é que ele oferece menos do que os concorrentes, alguns mais baratos. Na prática, todos os itens do sistema tradicional (caixas de som, controles no volante, tela TFT no cluster) estão lá. Menos a tela.



FACILIDADE DE USO

★★★★

A Fiat oferece gratuitamente um aplicativo que integra o celular ao sistema. Embora a interface seja amigável, a conexão é feita por Bluetooth comum. Por isso, o app não se mostra muito útil e na maioria das vezes depende de outros programas do seu aparelho para cumprir tarefas simples, como GPS. Há controles no volante que ajudam, mas como o celular não exibe informações básicas (não há como saber qual é a gradação do volume!), é como navegar às cegas.



INTEGRAÇÃO COM SMARTPHONES

★★★★★

O app do Live On é compatível com sistemas Apple e Android. Como a conexão é feita via Bluetooth, não há dificuldades para conectar. Há ainda uma entrada USB que serve para manter o celular carregado durante o uso. O cabo fica conectado em uma saída bem posicionada ao lado do suporte, que fica ao centro do painel e é adaptável a qualquer tamanho de aparelho - embora o encaixe possa pressionar os botões de volume e de desligar em alguns modelos.



CONECTIVIDADE

★★

Conectar o celular ao Live On poderia ser uma coisa mais simples. Como não há a nativa do sistema para guiar o processo, o usuário precisa recorrer às indicações que aparecem na tela do próprio celular - e elas não são muito esclarecedoras. No teste, o carro ainda esqueceu da conexão todas as vezes em que foi desligado, exigindo um novo pareamento a cada ignição. O mais prático é só conectar para ouvir música; para o GPS a integração não faz diferença.



AGILIDADE

★★★★

O sistema é muito ágil. Isso, claro, porque o celular utilizado era muito ágil. Se o seu aparelho for lento, então a central será lenta. Se o seu smartphone era rápido, mas ficou lento pela quantidade de aplicativos que você teve que instalar para ter acesso às funções que a Fiat não oferece no Live On, então você terá um sistema multimídia bem lento. Ou seja, além de investir no kit, o consumidor ainda precisará investir em um bom aparelho mobile. Essa conta não será barata!

É FEIRA DE TECNOLOGIA,



NAS PODE CHAMAR DE NOVO SALÃO DO AUTOMÓVEL

MAIOR MOSTRA ANUAL DE TECNOLOGIA DO MUNDO, A CES SE CONSOLIDA COMO UM DOS EVENTOS MAIS IMPORTANTES PARA A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA - E DISPUTA AS ATENÇÕES COM O SALÃO DE DETROIT

 **CARINA MAZAROTTO, DE LAS VEGAS** (autoesporte@edglobo.com.br)

Em 1967, rádios transistores e televisores preto e branco estavam entre os destaques da primeira edição da CES (Consumer Electronic Show), feira de eletrônicos que estreou em Nova York e depois mudou para Las Vegas, nos EUA. Vieram os computadores pessoais, os dispositivos sem fio, celulares, smartphones e, 50 anos após a estreia do evento, adivinhe: o carro é a bola da vez.

A eletrônica está dominando os automóveis, um caminho sem volta. Se hoje o “coração” do carro está sob o capô, em breve estará nos supercomputadores que controlam sistemas autônomos. Se os recursos de conforto estavam restritos a uma lista de itens como direção hidráulica e ar-condicionado, logo mais darão lugar a sistemas de inteligência artificial, capazes de reconhecer até os sentimentos do dono.

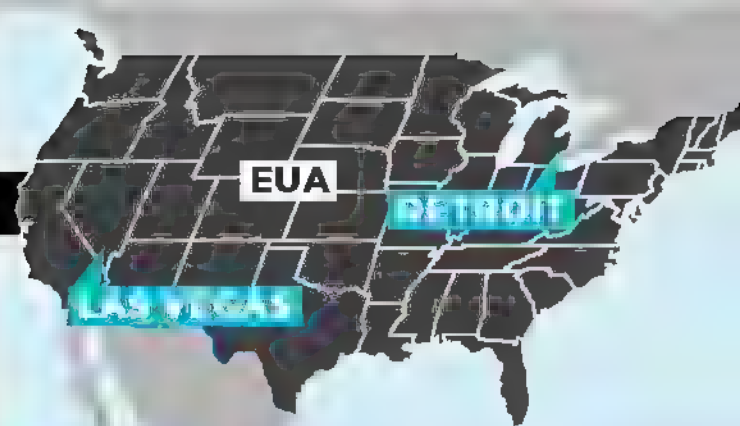
Nos últimos anos, montadoras têm reforçado a presença na CES e feito estreias mundiais antes mesmo do Salão de Detroit, que começa bem próximo às datas da feira, anualmente. A sensação é de que, mesmo as marcas que estão atrasadas no desenvolvimento de carros elétricos e autônomos, sabem da importância de estar inseridas em eventos como esse.

Neste ano, foi a vez da Chrysler mostrar seu primeiro veículo elétrico e autônomo, a minivan Portal, criada por um grupo de jovens engenheiros. Após ser mostrada à imprensa, a Portal permaneceu durante o primeiro dia do público e só depois embarcou para Detroit.

A BMW, uma das marcas que mais tem investido em tecnologia, continuou com um espaço exclusivo do lado de fora do pavilhão da CES. A Nissan, estreante, levou o CEO Carlos Ghosn, um dos mais poderosos da indústria, para o palco dos principais palestrantes da feira.

Este também foi um ano em que a parceria entre montadoras e gigantes da tecnologia ficou nítida. O convidado de honra na coletiva de imprensa da BMW foi o CEO da Intel, Brian Krzanich. As duas empresas, junto com a israelense Mobileye, prometeram colocar 40 carros autônomos em testes nas ruas europeias e norte-americanas ainda este ano.

É o início de uma acirrada corrida pela viabilidade do carro autônomo. Além de BMW e Intel, outras alianças foram anunciadas nos últimos meses: Nissan, Microsoft e Nasa; Ford e Toyota; Audi e Nvidia, além de FCA e Google. Quem será o novo Henry Ford dessa nova era?



A edição 2017 da CES foi realizada entre os dias 5 e 8 de janeiro, em Las Vegas. Já o Salão de Detroit ocorreu entre 8 e 22 do primeiro mês do ano.

CHAVE: PRA QUÊ?

A Volkswagen lançou na CES um aplicativo para Android e iOS, disponível para o mercado norte-americano, em que é possível configurar todas as suas preferências. Para entrar, basta encostar o celular na maçaneta para a porta se abrir e o sistema entender quais são as suas músicas preferidas, as configurações do painel e do banco. No conceito Chrysler Portal, a ideia é que nem o smartphone seja mais necessário para entrar: o carro será capaz de reconhecer o dono por meio de câmeras instaladas na lateral do veículo.

Conceito Portal é o primeiro carro elétrico e autônomo da Chrysler. Foi mostrado primeiro na CES e só depois foi para Detroit

AUTONOMIA

Nunca estivemos tão perto do carro sem motorista. Segundo especialistas, em menos de cinco anos ele será realidade em países desenvolvidos, integrado às estruturas das metrópoles. Marcas como Audi e BMW trabalham com previsões entre 2020 e 2021. Já as japonesas apostam em 2022. Na CES deste ano, ganharam destaque conceitos autônomos bem próximos da realidade, como o Hyundai Ioniq, que traz pequenos sensores instalados no para-choque.

TESLA E GOOGLE

Vale lembrar de duas gigantes que não participam da CES: a Google, que está desenvolvendo seu próprio carro autônomo, e a Tesla, de Elon Musk, o empresário multimilionário que transformou o carro elétrico em objeto de desejo nos EUA e que é um dos fortes candidatos na corrida pela autonomia.

OLÁ, HOLOGRAMA

Uma das atrações da BMW foi uma escultura do interior do carro do futuro. A marca fez uma provocação, colocando grama sintética e livros no interior do veículo, já que o automóvel deverá ser um novo "ambiente" de convivência quando se tornar totalmente autônomo. Mas o sistema Holo-Active de projeção holográfica do painel foi a maior novidade. Esqueça botões e tela touch screen. A moda será tocar comandos no "ar", como na ficção científica.

ESTE AMORRO CARRO DO FUTURO

Imagine a cena: você está atrasado para um compromisso, preocupado com o trânsito, e então seu carro começa a conversar. Diz que "está tudo bem", que vai dar tempo de chegar no horário. Isso tudo graças a um sistema de inteligência artificial que, por meio de câmeras, sensores e até medidor de batimento cardíaco, aprende sobre o seu comportamento, e sabe identificar quando você está triste ou feliz. Ficção científica das boas, que já faz parte dos planos da Honda com o conceito NeuV, pequeno carro para duas pessoas, elétrico e autônomo, totalmente inteligente. A Toyota também apresentou o conceito Yui, uma espécie de novo "Tamagotchi" em forma de carro, capaz de "entender as emoções" do dono.

TELA DO FUTURO

Quando o assunto é evolução dos materiais, o vidro ganha papel de protagonista – são telas e mais telas para todos os lados. No carro, o movimento havia iniciado com tecnologias como o Head-Up Display, que permite que o motorista veja informações do painel diretamente no para-brisa. Agora as telas vão dominar o interior dos carros, principalmente no centro do painel – a exemplo da pioneira Tesla, que traz tela de 17 polegadas no Model S.



MUNDO SOBRE RODAS

Histórias sobre a máquina que mudou o mundo





O PIOR TRÂNSITO DO MUNDO

ENTRE TRANSPORTE PÚBLICO IMPROVISADO E CRESCIMENTO ECONÔMICO, FILIPINAS OCUPA O FIM DAS LISTAS EM QUALIDADE DE LOCOMOÇÃO

DEBORA TORRES



Para um visitante recém-chegado às Filipinas, a primeira jornada de jeepney pode até ter seus ares de aventura e comicidade. A segunda, porém, já se torna uma experiência angustiante. É difícil decidir se a angústia vem da sensação claustrofóbica proporcionada pelo veículo — teto baixo, janelas estreitas e uma única abertura traseira para saída e entrada de passageiros — ou do comum desconforto de estar espremido entre pessoas quase sentadas no colo uma das outras. Há de se adicionar ainda o fator poluição — do ar e sonora — e o desmedido desconforto nessas condições para se percorrer não mais que alguns quilômetros. Se o passageiro ainda der o azar de ser muito acima do tamanho médio de um local — que dificilmente passa dos 1,60 metro de altura — ainda corre o risco de pagar a passagem em dobro. Para pagar é só dizer alto "bayad po" e passar o dinheiro (de acordo com a distância) de mão em mão até chegar ao motorista. É interessante notar que o troco volta da mesma forma. Desembarcar também não tem complicações. Deve-se anunciar em alto e bom som "para po" ou bater no teto do carro. Nos horários de rush, ainda há que se contar com alguns rapazes mais aventureiros pendurados do lado de fora, os quais, além de pagarem o valor inteiro da tarifa, dessem educadamente do Jeepney para dar passagem aos que irão desembarcar.

Os Jeepneys são o meio de transporte mais popular das Filipinas e se tornaram símbolo da cultura do país: coloridos, barulhentos, sujos e desorganizados. Mas também simpáticos e únicos, termos que bem descrevem essa nação de pouca identidade. Inspirados na frente do clássico Jeep americano, ganharam um tom bastante local ao terem a traseira estendida para comportar mais pessoas (cerca de 20 passageiros, oficialmente) e um toque de decoração, para dizer no mínimo, criativo. Essas adaptações são feitas até hoje, com a fabricante local Francisco Motors entre as principais participantes do mercado. Os Jeepneys estão na origem e no resultado de um caos estabelecido pela inexistência de regras de trânsito e da frágil aplicação delas.

A região metropolitana de Manila é um exemplo de capital onde a palavra mobilidade chegou ao conhecimento de alguns raros privilegiados. Um modelo negativo de como a influência do capital privado sobre o poder público tomou de seus próprios cidadãos o direito de ir e vir dignamente. O país é composto por 7 mil ilhas divididas em 80 províncias e cerca de 10 milhões de habitantes estão concentrados na Metro Manila, formada por 16 cidades pobremente interconectadas onde há muito desrespeito ao pedestre.

Uma pesquisa publicada pelo aplicativo Waze em 2015, intitulada *Índice de Satisfação do Motorista (Waze Global Driver Satisfaction Index)*, revelou Manila como a cidade com o pior trânsito da Terra. A pesquisa foi baseada em fatores como condições das ruas e avenidas, infraestrutura, nível de congestionamen-

to, segurança do motorista e acesso a postos de gasolina e estacionamentos. A capital teve um resultado de 0,4 em uma escala de 0 a 10. Na lista de 2016, sua posição melhorou e ela ficou em 170º entre as 186 listadas. A última posição foi obtida por outra cidade do país: Cebu.

CONFLITO DE TRANSPORTES

Nas entradas das limitadas estações de trem da cidade, filas de pessoas se estendem por calçadas no horário de rush, enquanto outros cidadãos mais bem remunerados se aborrecem no conforto de seus carros com a bagunça de Jeepneys, triciclos e pedestres. É uma batalha longa e desgastante onde milhares de trabalhadores filipinos desperdiçam horas preciosas de seus dias.

Na opinião de Nicolas Devanadera, autônomo e residente da capital, a grande afetada no fim do expediente é a produtividade. Numa sociedade que se gaba pelos costumes ocidentalizados e a similaridade com a cultura ameri-



OS PIORES TRÂNSITOS NO MUNDO

186º Cebu (Filipinas)

185º Bogor (Indonésia)

184º São Paulo (Brasil)

183º Buenos Aires (Argentina)

182º Bogotá (Colômbia)



...E OS MELHORES*

1º Valence (França)

2º Tours (França)

3º Le Mans (França)

4º Saint-Étienne (França)

5º Greensboro (EUA)



Fonte: *Waze (2016), ** Secretaria de Planejamento Econômico das Filipinas *** Câmara das Fabricantes Automotivas das Filipinas

FMC JEEPNEY

O principal meio de transporte coletivo no país é o Jeepney, versão esticada do antigo Jeep. A principal "fabricante" é a Francisco Motors, que existe desde 1947.

Comprimento: 6,16 m
Altura: 4,10 m
Largura: 1,72
Entre-eixos: 3,77 m
Distância do solo: 20 cm
Motor: 2.8 diesel de 80 cv e 17,8 kgfm

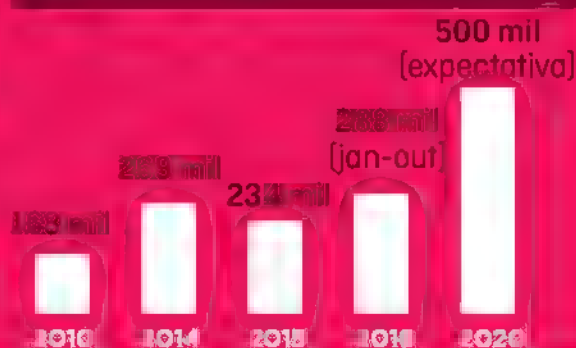




US\$ 64 mi

é o custo diário do trânsito de Manila à economia local (equivalente a R\$ 216 milhões)

VENDAS DE CARROS NAS FILIPINAS



cana (mais do ponto de vista de consumo do que da produtividade em si), o valor ao tempo e à eficiência são deixados em último patamar na vida de qualquer filipino.

No caso de Nicolas, a estratégia para driblar atrasos em reuniões de negócios foi, na verdade, reduzi-las. Ele marca no máximo uma de manhã e outra à tarde. "São apenas duas reuniões por dia, tento agendar uma terceira no almoço para aproveitar o tempo quando possível."

Em casos mais extremos, a presença de nomes internacionais ganham dimensões estratosféricas da

das às dificuldades de organização do trânsito. Foram os casos da visita do papa Francisco e de Barack Obama em 2015, quando foram decretados sete dias de feriado no setor público. Em ambos os casos, foi a alternativa mais fácil do governo para lidar com a quantidade de pessoas se deslocando para a capital a fim de ver o líder religioso e garantir a segurança de chefes de Estado.

CRESCIMENTO ACELERADO

Ao mesmo tempo em que esses eventos mostram uma economia dinâmica e em rápido desenvolvimen-

to, o país ainda se revela incapaz de lidar com os resultados de sua própria expansão. Apesar do pouco destaque no cenário mundial, as Filipinas têm se distinguido pelo crescimento de sua economia – acima de 6% nos últimos anos e graus de investimento mais altos que os do Brasil –, sendo considerada um dos países que mais crescem no mundo, logo depois da China.

O envio de dinheiro por trabalhadores filipinos no exterior, somado ao crescimento da terceirização de serviços – que incluem call centers, serviços de contabilidade e recursos humanos –, vem gerando impactos rapidamente percebidos na sociedade filipina.

O aumento do poder aquisitivo da população nos últimos anos pode ser visto claramente nos novos distritos comerciais de Metro Manila. De dezenas de prédios residenciais a shoppings centers, o rápido crescimento também é encontrado nas vendas de veículos automotivos, cada vez maiores. Ainda que a produção seja bastante fraca nas Filipinas, especialmente quando comparada a seus vizinhos do Sudeste Asiático.



15 são as montadoras no país, que trabalham basicamente em regime CKD (importação de peças pré-montadas).

Fonte: Ministério da Indústria das Filipinas

32 marcas vendem no país:

Chery, Chevrolet, Chrysler, Ford, Fotom, Francisco Motors, Geely, Great Wall, Haima, Honda, Hyundai, Isuzu, Kia, Lifan, Mazda, Mitsubishi, Morgan, Nissan, Peugeot, Subaru, Suzuki, Ssangyong, Toyota, Volkswagen, Audi, BMW, Mercedes-Benz, Jaguar, Land Rover, Lexus, Porsche e Volvo

Prevalece nas Filipinas a importação de carros manufaturados em países próximos sobre a porcentagem de carros montados em território nacional. Apesar da proximidade com a China, a presença de marcas do país vizinho ainda é bastante reduzida, visto que atritos políticos com o gigante têm levado a um certo distanciamento entre as duas nações.

Em termos de vendas, as líderes no país em 2015 foram Toyota (os sedã compacto Vios e a van Innova são os líderes do mercado), seguida pela Mitsubishi, Ford e Isuzu Philippines. A Honda Cars Philippines tem apenas 6,7% de participação no mercado.

Para piorar o cenário, os filipinos optam majoritariamente por carros de grande porte como SUVs e crossovers, sendo um dos principais motivos a alta natalidade das famílias (4,5 filhos por casal é uma taxa comum). Carros são também símbolos de status da nova classe média do país, que alimenta uma cultura de motoristas particulares. Os baixos salários da profissão e a oferta desses trabalhadores tornam os veículos acessíveis a famílias de média renda.

Ao restante da população que não tem acesso a carros particulares, restam poucas opções. A agente comunitária Olivia Bernardo, de 42 anos, passa de duas a três horas por dia no trânsito espremida em desconfortáveis triciclos e Jeepneys. Ainda que ela preferisse, as opções de ônibus e vans são descartadas devido às limitadas rotas reservadas às principais avenidas e rodovias que interligam as cidades.

Nas Filipinas, como o sistema de ônibus é privatizado e operado por companhias diversas, não há um mínimo de organização para embarque e desembarque de passageiros. Além disso, existe um sistema de comissão para motoristas de ônibus diretamente ligado ao número de passageiros, o que resulta no bloqueio de ruas e avenidas oriundos de uma mentalidade de "passageiro a qualquer custo".

Os táxis também são um dos transportes mais utilizados na vida diária de residentes de Metro Manila. Filipinos de classe média alta e estrangeiros utilizam táxis diariamente para trabalhar. Muito comumente, taxistas não sabem chegar aos destinos dos passagei-



Os transportes do país investem em cores e até propagandas para chamar a atenção



Adaptações e personalizações estão em toda parte pelas ruas de Manila

OS CARROS MAIS VENDIDOS

A Toyota domina o mercado filipino, onde os carros de grande porte têm a preferência. Como as famílias são grandes, o sedã **Vios** e a minivan **Innova** ocupam as duas primeiras posições em vendas.



SHARE DO MERCADO FILIPINO (2015)



83.874*

foi o total de carros produzidos nas Filipinas entre janeiro e outubro de 2016

70/30**

é a proporção entre CKD e importação que o país espera atingir até 2022. Em 2014, a taxa foi de 62/68

ros e não utilizam GPS. Costumam rejeitar viagens que incluam longas distâncias ou rotas congestionadas, já que ambas situações diminuem sua margem de lucro. Os veículos pertencem às companhias de táxi, não aos motoristas, que os alugam por um dia. Os taxistas trabalham 24 horas para pagar o aluguel do carro e a gasolina, só após descontados esses valores é que podem lucrar. Por isso, é comum encontrar taxistas sonolentos ou literalmente dormindo nos semáforos, além de muitos táxis serem sujos. Entre a classe média alta e expatriados, tem crescido a demanda por aplicativos de táxi e Uber. O conflito entre taxistas e motoristas de Uber ainda é bem menor que no Brasil, já que a maior parte da população filipina não tem acesso a cartão de crédito, pagamento majoritariamente aceito pelo Uber.

Mas o governo local tem se esforçado para corrigir as falhas históricas de infraestrutura do país. Com o crescimento consistente da economia registrado nos últimos anos, a expectativa é que sua relevância entre os asiáticos cresça. O único porém nesse momento é o presidente eleito Rodrigo Duterte, que passou a atrair críticas da comunidade internacional com suas declarações polêmicas (ele chegou a se comparar a Hitler), pode afastar o interesse de investidores. Um problema muito mais político do que técnico ou econômico. Assim como em qualquer lugar do mundo, o trânsito das Filipinas não é apenas uma questão dos veículos, mas reflexo das pessoas que os utilizam. **A**

Fonte: * Fonte: CAMPI (Câmara das Fabricantes Automotivas das Filipinas) ** Ministério da Indústria das Filipinas

BRASIL NÃO TEM ESTRUTURA PARA TESTES DE AIRBAGS

DENATRAN NÃO ENCOMENDOU ESTUDOS SOBRE O RISCO DOS AIRBAGS ANUNCIADOS NO MEGARECALL NO PAÍS. MESMO SEM ESTRUTURA PARA FAZER OS TESTES, ÓRGÃO TAMBÉM NÃO SUGERIU AO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA QUE CONSULTE ESTUDOS E DETERMINAÇÕES INTERNACIONAIS

GUILHERME BLANCO MUNIZ (gmuniz@oglobo.com.br)

O Denatran, órgão que fiscaliza questões relacionadas ao trânsito no Brasil, não tem qualquer análise dos riscos que airbags fabricados pela Takata com nitrato de amônio representam à população (a substância pode deteriorar e causar a detonação do airbag mais forte do que o previsto). Apesar disso, não são usados como referência levantamentos feitos por órgãos semelhantes de outros países. “Não houve estudo específico do Denatran na análise de risco, já que esse caso é de amplo conhecimento. A avaliação ainda é para tentar entender a amplitude do problema e qual é a repercussão dele no Brasil”, afirma Daniel Tavares, coordenador substituto da Coordenadoria Geral de Infraestrutura de Trânsito, do Denatran, em entrevista à **Autoesporte**.

Em dezembro, o NHTSA, o órgão norte-americano que regula a segurança do trânsito, divulgou novo relatório sobre o megarecall de airbags Takata. As autoridades do país que monitoram o caso avaliaram que o maior recall do mundo tem “complexidade sem precedentes” e “risco extraordinário”. O documento aponta ainda que “o risco de o airbag explodir e causar lesões graves ou fatais aumenta a cada dia”. Por isso, tornou mais rigoroso o recall no país.

O NHTSA determinou que todos os carros vendidos nos EUA com airbags de nitrato de amônio e sem elemento dissecante devem ser substituídos. A decisão

foi tomada meses atrás, após estudos concluírem que não seria possível determinar quais lotes estariam mais sujeitos a apresentar risco. Para evitar lesões graves ou mortes, todos os airbags do tipo deveriam ser substituídos por outros seguros. “Não há maneira de determinar a extensão em que qualquer insuflador é seguro no campo, logo todas as unidades do projeto devem ser consideradas suscetíveis a ruptura”, diz o órgão em relatório de maio.

No Brasil, porém, avaliar o risco e indicar a necessidade de substituir os airbags está a cargo das montadoras. “A gente está tratando do maior recall do mundo. É um desafio muito grande para todos. Talvez o volume no país seja até pequeno em relação a outros. Não houve estudo específico do Denatran na análise de risco”, diz Tavares. Até janeiro deste ano, mais de 2 milhões de carros foram convocados no Brasil por conta do defeito.

UMA HISTÓRIA QUE JÁ TEM 17 ANOS

→ No Brasil

Anos 2000

Takata começa a produzir airbags no Brasil

→ No Mundo

Anos 2000

Takata cria os airbags com nitrato de amônio para se diferenciar da concorrência e se tornar líder de mercado



ENTENDA O DEFEITO

Desaceleração do carro é medida por uma sensor eletrônico, que gera um impulso elétrico. A partir daí, começa a abertura do airbag



Na prática, uma explosão controlada faz com que o airbag infla, seguindo o sentido da seta da ilustração. A falha faz essa explosão sair do controle

Os geradores dos airbags da Takata têm nitrato de amônio no interior. Um impulso elétrico gera uma reação química, que produz gás. É esse gás que infla as bolsas de segurança

Gerador fica instalado na base do volante ou atrás de peças plásticas do carro

Especialistas nomeados pelo NHTSA testaram mais de 220 mil infladores de airbags e concluíram que "todos os insufladores Takata sem dissecante têm propelente que se degrada com o tempo". O documento é assinado por Harold Blomquist, Ph.D em química. Segundo o NHTSA, a própria Takata informou que, de 961 infladores de airbag removidos no processo de recall, três apresentaram o defeito durante testes. Outros cinco registraram "pressão interna elevada, mas não romperam".

Esse propelente é o nitrato de amônio, conforme **Autoesporte** explicou em reportagem de julho de 2016. Segundo Blomquist, ele "se degrada quando exposto à umidade e pela variação da temperatura até o ponto de ariscar a ruptura do inflador". Os estudos indicaram que o risco de ruptura surge a partir de seis anos de uso do carro, caso ele circule em regiões de alta umidade e exposição ao sol. Para Airton Evangelista, presidente da Takata Brasil, as condições climáticas do Brasil aumentam o risco de que a falha aconteça.

Até 31 de dezembro de 2019, os técnicos norte-americanos vão analisar o risco dos airbags com um elemento adicional, conhecido como dissecante. Sua função é absorver a umidade e evitar que o nitrato de amônio se degrade. Os testes apontarão se o dissecante é suficiente para evitar o risco aos passageiros. Caso não seja, o recall poderá ser ampliado para esse tipo de airbag.

Por aqui, nenhum dos cerca de 40 recalls convocados passou por análises governamentais, já que foram comunicados voluntariamente pelas montadoras. "Uma análise específica em cima do produto, em cima de cada montadora e das soluções que cada montadora tem dado, não foi feita. Nós fazemos nossas análises à parte com certa limitação que nós temos", explica Tavares.

Apesar disso, o Denatran não usa como referência as medidas adotadas por outros países. "A gente ainda está analisando essa opinião da NHTSA, nós estamos tentando aprofundar um pouco mais no assunto. Há uma carência no Brasil de laboratórios de ensaios que estejam tanto a serviço da indústria como a serviço do Estado. Nós sabemos que esses estudos são necessários, mas não temos como aprofundar tanto assim neste momento", diz Tavares. **A**

RISCO DE ACIDENTES É considerado "extraordinário" por autoridades norte-americanas

Abril, 2013

Toyota faz o primeiro recall no Brasil para substituir os airbags Takata: 29 mil unidades do Corolla

Julho, 2015

Honda anuncia o recall com maior quantidade de carros no Brasil por conta do defeito: quase 315 mil unidades de Civic, CR-V e Fit

Junho, 2016

Quantidade de carros convocados no Brasil por conta do defeito ultrapassa 2 milhões de unidades

2014

NHTSA investiga se as condições climáticas de certas regiões dos EUA geram risco de explosão dos airbags

Novembro, 2015

Takata é condenada a pagar multa recorde nos EUA por conta de um recall: US\$ 200 milhões

Maio, 2016

Megarecall é ampliado para mais de 60 milhões de carros nos Estados Unidos

Outubro, 2016

É registrada a 11ª morte nos EUA em decorrência da falha nos airbags com nitrato de amônio

SERVIÇO



MUITO ALÉM

DO

LAVA A JATO

MUITO ALÉM DE UMA REPRESENTAÇÃO DE POLÍTICA/POLÍCIA,
MAS, SIM, DE EMBELEZA/BELEZA AUTOMOTIVO. O QUANTO
VOCÊ REALMENTE IMPORTA SEU CARRO?

Cena típica de fim de semana: carro na garagem, um balde de água, detergente, esponja e panos limpos. Lavar o carro sempre foi sinônimo de diversão para muitos jovens, principalmente dos 15 aos 17 anos, quando ainda não podiam dirigir. Lustrar a lataria, remover a fuligem das rodas, passar o aspirador no carpete... Tudo para depois ficar imaginando diversas aventuras com o carro nos trinquês.

O tempo passa e as prioridades também, porém para alguns, a diversão de adolescente se transforma em profissão, de tão intensa a relação com o carro. Vira paixão, e em casos mais extremos, obsessão. Atualmente, o trabalho de estética automotiva é chamado de *detailing*, palavra inglesa que pode ser traduzida

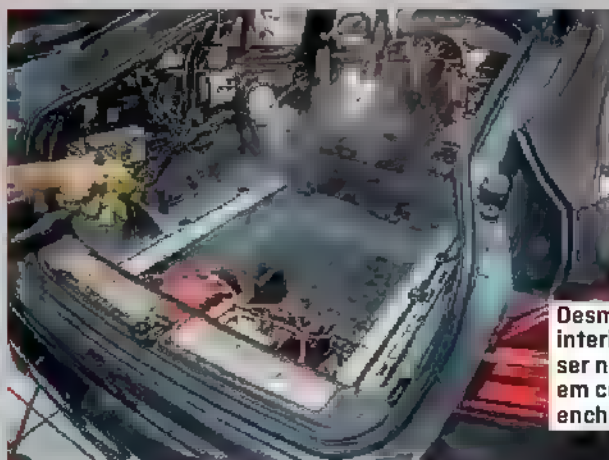
como detalhamento, serviço que vai de uma simples lavagem ao martelinho de ouro até uma restauração mais profunda.

Uma empresa especializada em *detailing* é a Shida Serviços Automotivos, de São Paulo (SP). Bruno Abdalla, sócio-proprietário da empresa, explica que *detailing* é um conceito e está relacionado às expectativas de cada cliente.

“Há dois tipos de clientes: os *full detailing*, que são exigentes e nunca estão contentes, e os *detailers*, que se sempre que enxergam alguma imperfeição corrigem, pois gostam de andar com o carro bonito”, afirma ao comentar que há ainda aqueles que pouco se incomodam com a aparência do carro e, quando precisam, fazem apenas uma lavagem simples.



Jatos de vapor são usados sem produtos de limpeza



Desmontar o interior pode ser necessário em caso de enchente



Diferente da cristalização, o serviço deixa a pintura mais uniforme e viva

OS FULL DETAILING SÃO EXIGENTES E NUNCA ESTÃO CONTENTES...

Bruno Abdalla, proprietário da Shida

SERVIÇOS

O *detailing* se caracteriza, no entanto, pela qualidade do resultado. Segundo Abdalla, os serviços mais solicitados são de polimento de pintura e higienização interna, além de lavagem a vapor, espelhamento e vitrificação.

Espelhamento é uma técnica de polimento e proteção que transforma superfícies imperfeitas em espelhadas, por meio de um processo que deixa a pintura totalmente plana, sem holografia e riscos. Já a vitrificação é uma forma de proteger a pintura com utilização de produtos de marcas premium que criam uma película sobre a pintura de alta resistência ao clima, raios UV, fezes de aves, seivas vegetais e, ao mesmo tempo, proporcionam mais brilho e maior profundidade à cor. São processos mais detalhados que a cristalização.

A higienização interna é feita com vapor gerado pelo aumento da temperatura da água e utilizado em alta pressão. Dessa forma, é possível limpar o carro sem a necessidade de produtos químicos que podem ser agressivos ao material. Essa técnica limpa profundamente carpetes, teto e revestimentos de bancos e painéis de porta, seja de tecido ou couro.

“Quando a limpeza é feita com vapor, não há desgaste do revestimento de tecido ou de couro, pois a sujeira é removida sem a necessidade de esfregar essas partes. A secagem total ocorre em aproximadamente três horas após o serviço, evitando a umidade e garantindo a eficácia da higienização”, diz Abdalla.

Entre os *detailers*, esses são apenas alguns dos serviços oferecidos entre diversos outros como martelinho de ouro, polimento de farol, conserto e customização de roda, funilaria e pintura, limpeza e hidratação de bancos de couro. O negócio é deixar o carro até melhor do que quando saiu da fábrica.

EMBLEMAS

Todo detalhista automotivo presta atenção às menores partes. Assim, é comum a retirada da roda para lavagem da parte interna e também retirada dos emblemas para polimento total da pintura.

SERVIÇO



Após poucos instantes, o banco esquerdo ficou limpinho

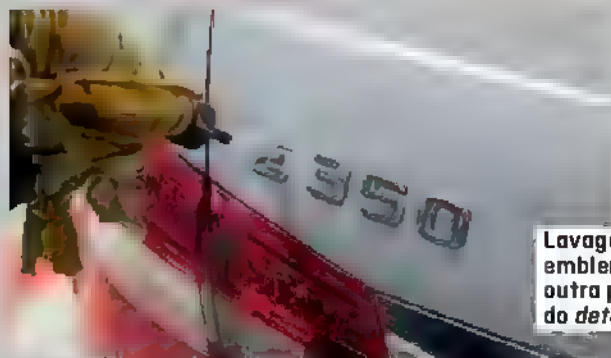
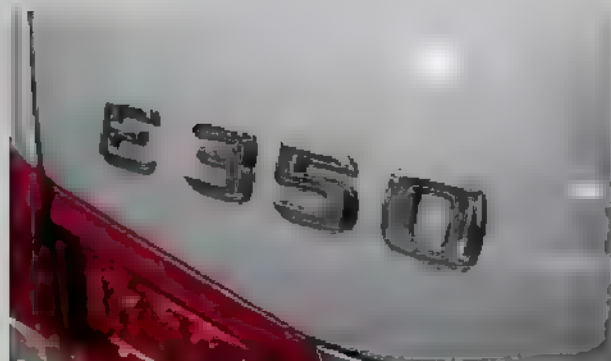


Como é quente, o vapor é mais efetivo que a mangueira pressurizada

DICAS

Manter o carro sempre nos trinques não é complicado, mas demanda atenção do motorista e certo investimento. Há, no entanto, algumas dicas de cuidados que o motorista e os passageiros podem tomar para evitar danos permanentes, que são irreversíveis e que demandam a troca do componente.

“Marca de caneta esferográfica em banco de couro não sai de jeito nenhum”, afirma Abdalla. “Algumas pomadas em banco de tecido também não saem”, diz ao explicar ainda que nas partes forradas de feltro, como forro do teto e porta-malas, graxa é uma mancha permanente.



Lavagem de emblema é outra parte do detailing

Porém, quando o veículo chega à loja sem emblemas ou alguma peça de acabamento, nem sempre é fácil encontrar a peça no mercado de reposição. “Em veículos importados mais antigos, é bastante comum ter de importar a peça”, afirma Abdalla.

Segundo o empresário, as marcas alemãs são mais fáceis de encontrar no mercado externo, porém, na maioria das vezes, o preço é salgado. “Quando o carro é de coleção, vale a pena”, diz. Fabricantes como a Mercedes-Benz fazem até hoje peças de reposição de veículos antigos. Contudo, o investimento não costuma sair barato.

Antonio Fiola, proprietário da Dimas Reparadora, oficina especializada em funilaria e pintura, explica que sempre tenta buscar peças de acabamento junto às montadoras, porém quando não encontra, recorre à importação. “Se não tem no Brasil, buscamos lá fora. Nunca deixei de encontrar uma peça que precisava”, garante Antonio.

VALORIZAÇÃO

Apesar de os serviços de estética automotiva custarem mais caro do que uma lavagem simples de lava a jato, Abdalla diz que vale a pena pois valoriza o veículo, além de aumentar a liquidez do modelo na hora da venda. “Um carro com pintura brilhante, bonita, sem amassa-

dos nem riscos vende muito mais rápido”, afirma ao comentar que, após revitalizar a pintura e limpar o interior de um Toyota Corolla XEi 2009 que estava encardido, o carro foi vendido no dia seguinte. “Ficou meses tentando vender e não conseguia. Lavamos o teto, polimos a pintura, ficou perfeito. O carro valorizou cerca de R\$ 2 mil e não gastou metade desse valor”, afirma.

Segundo Abdalla, o custo dos serviços depende do tamanho do carro, assim a relação custo-benefício está diretamente relacionado ao valor comercial do veículo, bem como ao valor emocional. “O preço para lavar um SUV grande é o mesmo para um carro 1999 ou 2016, pois o tempo e o material que vou utilizar são os mesmos”, diz Abdalla. “Assim, se o carro custa R\$ 180 mil e o cliente gasta R\$ 1 mil para deixá-lo perfeito, é um bom investimento”, diz.

Para um veículo médio, do tamanho do Toyota Corolla, Abdalla explica que o valor gasto, em média, para fazer polimento, limpeza interna e do motor é de R\$ 1 mil a R\$ 1.500. “Depende do estado do veículo, quanto mais perfeito estiver, menor o custo”. Para esse veículo, o tempo médio de serviço é oito a dez horas, com até três horas de secagem. “Um Land Rover Discovery precisa de dois dias para realizar o mesmo serviço”, afirma o empresário. **A**

AUTOAJUDA

BEBÊ A BORDO

GABRIELAGUIAR E MICHELLE FERREIRA
[autoesporte@edglobo.com.br]

1 Quais são os itens necessários para o transporte de crianças?

No mercado, são oferecidos quatro tipos: **bebê conforto**, utilizado virado para trás para bebês de 0 a 1 ano, **base para bebê conforto** (que facilita o encaixe); **cadeirinha**, usada virada para frente em crianças de 1 a 4 anos; e **assento de elevação**, para crianças de 4 a 7 anos e meio (o ideal é que a criança use o booster até ter 1,45 metro). Não tenha pressa para mudar de estágio, preze pela segurança.

2 O que é isofix?

É um sistema de ancoragem da cadeirinha padrão europeu. Ele é mais prático do que o cinto de três pontos, já que basta plugar o equipamento no encaixe do banco. Também existe o latch, que é padrão nos EUA e incompatível com os carros que tenham isofix – embora alguns combinem ambos.

3 A amarração com cinto é menos segura do que o isofix?

Se feita corretamente, a amarração com cinto é tão segura quanto os sistemas de ancoragem isofix e latch. A principal diferença está na praticidade, o que também diminui as chances de erros na instalação, como folgas no cinto de segurança.

4 Existe diferença entre isofix e latch?

Ambos são sistemas de ancoragem de cadeirinha. O isofix é padrão europeu e o latch, padrão norte-americano. Vale lembrar que algumas cadeirinhas têm ambos os tipos de fixação, mas os sistemas não são compatíveis um com o outro. Por isso, vale ficar atento ao trazer cadeirinhas dos EUA, por exemplo, pois é mais comum carros com isofix no Brasil.

5 Qual é a cadeirinha mais segura?

Todas as cadeirinhas verificadas pelo Inmetro cumprem as especificações de segurança. A Proteste – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, fez recen-

TRANSPORTAR CRIANÇAS NO CARRO EXIGE CUIDADOS, ATENÇÃO E MUITA PESQUISA. MAS NÓS AJUDAMOS VOCÊ

temente um teste com diversos modelos de cadeirinhas. De acordo com a instituição, o item mais seguro do Brasil é o da marca Cosco Moove. Ela é inclusive a que tem melhor custo-benefício.

6 E cadeirinha no banco da frente?

Não pode. As únicas exceções permitidas por lei são picapes e carros com dois lugares – mesmo assim, é necessário desligar o acionamento do airbag para passageiro. Vale lembrar que o bebê conforto sempre deve estar virado para trás, protegendo o pescoço da criança em caso de acidente ou frenagens bruscas.

7 Qual é a melhor posição para colocar a cadeirinha no banco de trás?

Não há nenhuma determinação por lei, porém, é recomendado instalar o equipamento atrás do banco do passageiro por uma questão de comodidade, já que facilita a visualização da criança e reduz as chances de distração do motorista.

8 Qual é a idade permitida para passar para o banco da frente?

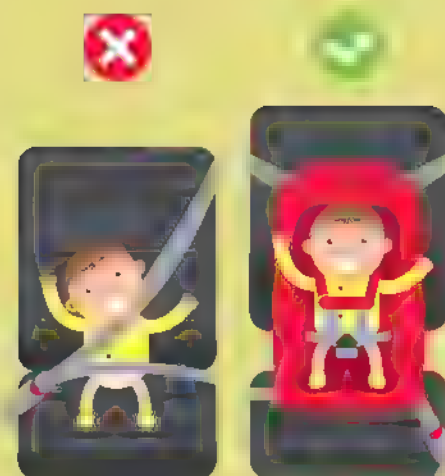
Por lei, crianças só podem sentar no banco da frente a partir dos 10 anos (exceto em picapes de cabine simples e carros com dois lugares). Ainda assim, continuam valendo as idades para bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação.

9 Posso comprar uma cadeirinha usada?

Não é recomendado, porque não há como saber se o item já sofreu algum tipo de acidente ou até mesmo uma queda brusca que possa comprometer o funcionamento.

10 Posso transportar o bebê no colo?

Não. Além de ser proibido por lei, é extremamente perigoso. Nunca deixe de usar o item de segurança, nem se o trajeto for curto. A maioria dos acidentes acontece perto de casa, quando a velocidade do veículo não ultrapassa os 50 km/h.



Não importa se o trajeto é curto: nunca transporte crianças no colo ou sem os equipamentos obrigatórios por lei



Cadeirinha no banco dianteiro? Só em picapes de cabine simples ou carros de dois lugares (e não se esqueça de desativar o airbag!)



Apenas crianças com idades acima de 1 ano podem circular com a cadeirinha virada para a frente



Até os 12 meses, crianças só podem ser transportadas com bebê conforto ou cadeirinha – e sempre virada para trás

MERCADO

RETROSPECTIVA

EM UM ANO DIFÍCIL PARA A INDÚSTRIA AUTOMOTIVA, HA QUEM TENHA CONSEGUIDO SE DESTACAR?

 TEREZA CONSIGLIO (tfrigo@edglobo.com.br)

O ano de 2016 não foi fácil para ninguém. Mas foi especialmente difícil para o setor automotivo, que viu suas vendas despencarem mais de 20% em relação a 2015 e voltar aos patamares de 2002. Segundo o balanço divulgado pela Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve), foram emplacados no ano passado 2,05 milhões de veículos, entre automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

Se olharmos apenas para o segmento de automóveis e comerciais leves, o volume de licenciamentos ficou abaixo dos 2 milhões. Como comparação, em 2012, o Brasil chegou à marca de 3,1 milhões de emplacamentos. Mesmo assim, há quem tenha conseguido segurar as pontas e até crescer no ano passado. Confira os principais destaques da retrospectiva 2016.

LANÇAMENTOS

COMO SE SAÍRAM AS PRINCIPAIS NOVIDADES



EXPECTATIVA

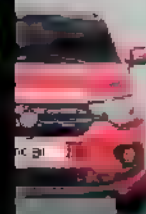
Voltar a encostar no Toyota Corolla

REALIDADE

Ainda vende menos que o Honda Civic

SALDO

Dentro do esperado



EXPECTATIVA

Ficar entre os cinco carros mais vendidos do país

REALIDADE

Emplacou uma média de 3 192 carros por mês

SALDO

Abaixo do esperado



EXPECTATIVA

Se tornar uma das picapes mais vendidas

REALIDADE

Em dezembro, foi a líder no segmento

SALDO

Acima do esperado



EXPECTATIVA

Disputar com o Corolla a liderança da categoria

REALIDADE

É o vice-líder entre os sedãs médios

SALDO

Dentro do esperado



EXPECTATIVA

Ficar entre os quatro SUVs mais vendidos

REALIDADE

Média de 1 785 carros por mês

SALDO

Dentro do esperado



QUEM SUBIU

Mesmo com queda de 10% no volume de vendas, a GM superou a Fiat e se tornou a marca que mais vendeu carros no Brasil em 2016. Abocanhou 17,4% do mercado.

HYUNDAI

A marca sul-coreana passou a responder por 9,9% dos emplacamentos de automóveis e foi a quarta fabricante a vender mais carros em 2016. Ela deixou para trás, inclusive, a Ford.

TOYOTA

As vendas da marca tiveram alta de 2,6% em 2016. E não foi apenas o Corolla que ajudou a fechar as contas no azul. O Etios também deu uma forcinha.

JEEP

Apesar de responder por apenas 2,9% do mercado, os licenciamentos da marca cresceram 41,2% em 2016. Ponto para o Renegade!

NISSAN

As vendas da montadora não cresceram e nem encolheram em 2016, mas sua participação subiu de 2,4% para 3%, meta estipulada em 2015.

SUVS

Com a chegada de novos modelos, o segmento cresceu mais de 20% no ano passado e passou a representar 17,9% do mercado de automóveis e comerciais leves.

MARCAS

PARTICIPAÇÃO (%)



17,4%
CHEVROLET



15,3%
FIAT



11,5%
VOLKSWAGEN



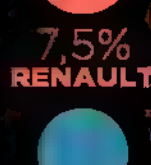
9,9%
HYUNDAI



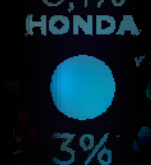
9,08%
TOYOTA



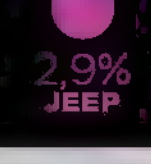
9,07%
FORD



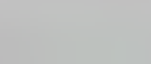
7,5%
RENAULT



6,1%
HONDA



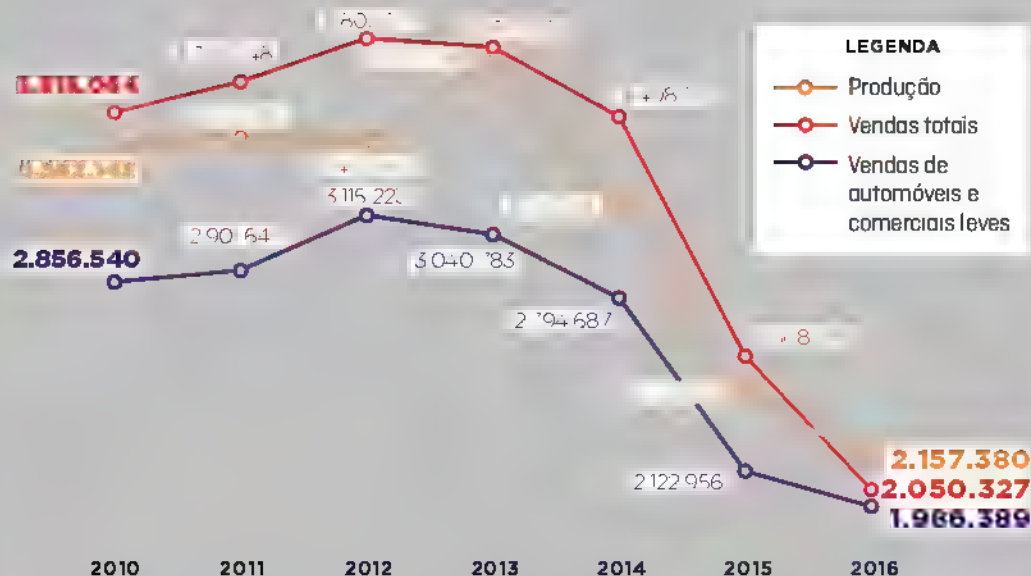
3%
NISSAN



2,9%
JEEP

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VENDAS

em unidades entre 2010 e 2016



O NÚMERO DE VEÍCULOS PRODUZIDOS ENCOLHEU

11,29%
NO ANO PASSADO

AS VENDAS DE CARROS FICARAM ABAIXO DE



MILHÕES

COM A RESTRIÇÃO AO CRÉDITO E O AUMENTO DOS JUROS, O VOLUME DE FINANCIAMENTO CAIU

VAGAS FECHARAM EM 2016



QUEM CAIU

FIAT

As vendas do fabricante recuaram 30,5% em 2016 e a montadora perdeu a liderança do mercado nacional, posição que ocupava há 14 anos.

FORD

Com uma redução de 28,9% nos licenciamentos, a fabricante caiu da quarta para sexta posição no ranking de vendas.

VOLKSWAGEN

Foi a marca que teve a maior queda entre as grandes em 2016: 36,4%. A VW enfrentou problemas de fornecimento de peças e paralisações nas fábricas durante alguns meses do ano.

HATCHES MÉDIOS

O segmento praticamente desapareceu nos últimos dois anos. Em 2016, Ford

Focus, Volkswagen Golf e Chevrolet Cruze Sport6 e cia representaram só 1,95% do total de vendas de automóveis.

IMPORTADORES

As 18 fabricantes filiadas à associação de importadores Abeifa registraram no ano passado 35,8 mil emplacamentos, número 40,2% menor que o registrado em 2015.

OS 20 MAIS VENDIDOS

1	Chevrolet Onix	153.372
2	Hyundai HB20	121.616
3	Ford Ka	76.616
4	Chevrolet Prisma	66.337
5	Toyota Corolla	64.740
6	Fiat Palio	63.996
7	Renault Sandero	63.228
8	Fiat Strada	59.449
9	Volkswagen Gol	57.390
10	Honda HR-V	55.758
11	Jeep Renegade	51.567
12	Hyundai HB20S	46.023
13	VW Fox/Crossfox	43.727
14	Fiat Toro	41.283
15	VW up!	38.354
16	Toyota Etios	37.974
17	Fiat Uno	34.626
18	Toyota Hilux	34.031
19	Volkswagen Saveiro	33.951
20	Fiat Siena	33.478



ELES SE DERAM BEM

O vice-líder Hyundai HB20 também cresceu mais de 10% em vendas em 2016, assim como Honda HR-V (9%) e Jeep Renegade (31,6%). Mas a surpresa foi a linha Toyota Etios, que ganhou atualizações no visual e câmbio automático e conseguiu fechar o ano em alta: o hatch teve um aumento de 7,5% nos emplacamentos e o sedã, 14,3%.

ELES SE DERAM MAL

Figurinha carimbada entre os mais vendidos nos anos anteriores, o Fiat Uno nem apareceu no top 20 de 2016. As vendas do compacto caíram 56%. Já os emplacamentos do primo Palio encolheram 47%. Mas eles não estão sozinhos: os veteranos Volkswagen Gol, Voyage e Fox também despencaram de posição na lista dos mais vendidos.

ELES FORAM EMBORA

CHEVROLET CLASSIC

O veterano vendido desde 2003 (que nasceu em 1996 como Corsa Sedan) saiu de linha no meio do ano passado. O Prisma Joy tomou o seu lugar.

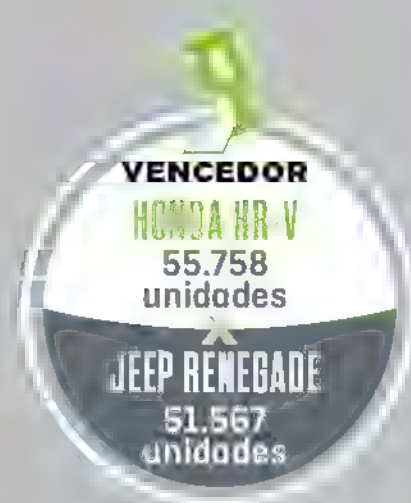
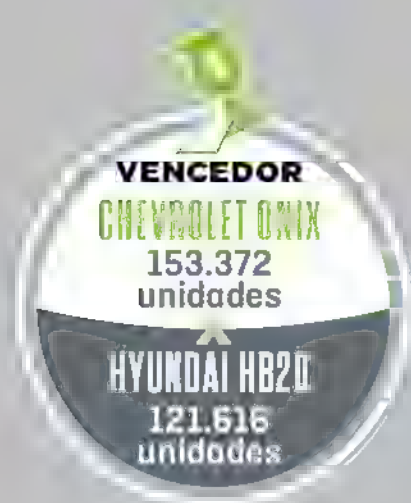


RENAULT CLIO

Considerado um dos 1.0 mais econômicas do país até 2015, o hatch deixou de ser produzido em outubro de 2016. Será substituído em breve pelo Kwid.



DUELOS DE VENDAS



OS

5 MAIORES RECALLS DE 2016

325,2 MIL UNIDADES

MODELOS: Fit, City, Civic, CR-V e Accord (ano/modelo 2004 a 2011)

DEFEITO: Insuflador dos airbags dianteiros

205,8 MIL UNIDADES

MODELOS: Corolla e Etios (ano/modelo 2011 a 2014)

DEFEITO: Insuflador dos airbags dianteiros

164 MIL UNIDADES

MODELOS: Fit e City (ano/modelo 2012 a 2014)

DEFEITO: Insuflador dos airbags dianteiros

143 MIL UNIDADES

MODELOS: L200 Triton, Pajero Dakar e Pajero 4x4 (ano/modelo 2007 a 2016)

DEFEITO: Falha na alça de retenção da trava do capô

139,1 MIL UNIDADES

MODELOS: HB20, HB20S e HB20X (ano/modelo 2013 a 2015)

DEFEITO: falha de vedação na base do câmbio automático

MARCAS PREMIUM

Em 2016, até as fabricantes de automóveis de luxo sofreram. A Mercedes continuou na liderança, mas suas vendas caíram 34,5%.

1	Mercedes	-34,5%
2	BMW	-25,2%
3	Audi	-33,8%
4	Land Rover	-24,1%

OS 10 SEMINOVOS E USADOS MAIS VENDIDOS

1			
2	Fiat Uno		642.923
3	Fiat Palio	582.608	
4	Chevrolet Celta	356.047	
5	Chevrolet Corsa	304.533	
6	Fiat Strada	269.120	
7	Ford Fiesta	258.802	
8	Volkswagen Fox	252.748	
9	Fiat Siena	241.137	
10	Chevrolet Classic	213.412	



DESPEDIDA EM MASSA

De uma só vez, a Fiat deu adeus ao veterano Palio Fire, à minivan Ideia e ao SUV Freemont. Bravo e Linea também se despediram do mercado, mas serão substituídos por um novo hatch e sedã ainda este ano. Por enquanto, eles são conhecidos pelos codinomes X6H e X6S.

FIAT BRAVO



FIAT FREEMONT



FIAT IDEIA



FIAT LINEA



FIAT PALIO FIRE



PREÇOS EM ALTA

PREÇOS EM ALTA
DEBILIDADE DO DÓLAR
E AUMENTO DO CUSTO DE MATERIAIS

JEEP RENEGADE
2.0 DIESEL TRAILHAWK
R\$ 12.090



HONDA HR-V EXL

CHEVROLET ONIX 1.4 LTZ

REEST

E

17?

Apesar das dificuldades que a economia ainda terá que enfrentar este ano, a indústria automotiva prevê uma pequena recuperação até o fim de 2017. A estimativa de vendas é de 2,1 milhões de veículos, número que representa um crescimento de 2,4% em relação a 2016.

NAS LOJAS

 **MARIANA BENVENIDO** [autoesporte@edglobo.com.br]

FORD FIESTA SEDAN

de R\$ 61.590 a R\$ 77.190
Motor 1.6 de 128 cv e câmbio M5 ou AT6



A Ford interrompeu a produção do Fiesta Sedan no Brasil. Importado do México, o carro não está mais disponível nas lojas, que possuem só poucas unidades da versão Titanium 2016. Sem explicar o motivo, a montadora afirma que em breve irá trazer o sedã compacto de volta. O Fiesta Sedan mexicano estreou no país em 2010. Três anos depois, passou por reestilização. No mercado, rivaliza com nomes como Honda City e Chevrolet Cobalt.



AUDI Q3

de R\$ 143.190 a R\$ 180.190
Motor 1.4 de 150 cv e câmbio AT6

Montado na fábrica de São José dos Pinhais (PR) em regime de CKD, o Audi Q3 passa a ser vendido em fevereiro com motor 1.4 turbo flex. Trata-se do mesmo propulsor de 150 cv (com etanol ou gasolina) e 25,5 kgfm de torque que equipa os concorrentes A3 Sedan e Volkswagen Golf. No segmento de SUVs, BMW X1 e Mercedes-Benz GLA já são oferecidos no Brasil com motor bicomustível.



HYUNDAI HB20

de R\$ 42.500 a R\$ 71.175
Motor 1.0 e 1.6 e câmbio M5, M6 e A6

A linha HB20 foi reestruturada para 2017. Sem mudanças no visual, a Hyundai aposentou algumas versões como a Comfort Style e a R-Spec será vendida apenas com transmissão automática. O Comfort Plus ganhou como item de série a mesma central multimídia blueMedia da configuração Premium. Com mais opções de cores, o preço da pintura metálica e perolizada caiu de R\$ 1.100 para R\$ 650.

A3 Sedan

R\$ 115.190 a R\$ 124.190
Motor 1.4 de 150 cv e câmbio A6



Apresentada no ano passado na Europa, a linha reestilizada do Audi A3 Sedan enfim começou a ser vendida no Brasil, nas versões Attraction e Ambiente, ambas movidas pelo motor 1.4 flex de 150 cv e câmbio automático de seis marchas. O sedã compacto produzido em São José dos Pinhais (PR) ganhou novas para-choques, lanternas de led e painel com tela digital (igual a de modelos como o TT, A4 e Q7) compatível com Apple CarPlay e Android Auto. O moderno quadro de instrumentos, porém, só estará presente na configuração topo de linha, Ambition, equipada com propulsor 2.0 de 220 e caixa de dupla embreagem de seis velocidades. Ela demorará mais um pouco para chegar às lojas. Mais cara, a versão de entrada (Attraction) teve um aumento de R\$ 8.200 e a intermediária (Ambiente) subiu R\$ 6.200.



TABELA INTELIGENTE

REVELE O MELHOR CARRO PARA VOCÊ
 PORQUE A TABELA INTELIGENTE É A ÚNICA QUE

ASTON MARTIN

DB9 6.0	G	M6	517 cv	1.290.000
Rapide 6.0 S	G	M6	470 cv	1.350.000
Vantage 6.0 S	G	A6	517 cv	1.290.000
Vantage 4.7	G	M6	420 cv	799.000
Vanquish 6.0	G	A6	565 cv	1.850.000

AUDI



HATCH
COMPACTO
PREMIUM

HATCH
MÉDIO
PREMIUM

CARRO
PREMIUM
DO ANO

CARRO
PREMIUM
DO ANO

MOTOR
2017

MOTOR
DO ANO
2.0 OU MAIOR

A1 Sportback 1.4 TFSI Attraction S tronic	G	AT7	125 cv	110.990
A1 Sportback 1.4 TFSI Sport Edition S tronic	G	AT7	125 cv	123.490
A3 Cabriolet 1.8 TFSI Ambition S Tronic	G	AT7	180 cv	181.990
A1 Sportback 1.8 TFSI Ambition S Tronic	G	AT7	180 cv	124.990
A3 Sedan 1.4 Ambiente TFSI Tiptronic	F	A6	150 cv	124.190
A3 Sedan 1.4 Attraction TFSI Tiptronic	F	A6	150 cv	115.190
A3 Sedan 2.0 Ambition TFSI S tronic	G	AT6	220 cv	148.190
A3 Sportback 1.4 Ambiente TFSI S tronic	G	AT7	122 cv	124.990
A3 Sportback 1.8 Ambition TFSI S tronic	G	AT7	180 cv	152.990
A4 Avant 2.0 TFSI S Ambiente	G	AT7	190 cv	187.990
A4 Sedan 2.0 TFSI S Attraction	G	AT7	190 cv	159.990
A4 Sedan 2.0 TFSI S Ambition	G	AT7	190 cv	248.990
A4 Sedan 2.0 TFSI S tronic Ambiente	G	AT7	190 cv	182.990
A4 Sedan 2.0 Launch Edition TFSI S tronic	G	AT7	190 cv	172.990
A4 Sedan 2.0 Launch Edition Plus TFSI S tronic	G	AT7	190 cv	199.990
A5 Sportback 1.8 TFSI Ambiente Multitronic	G	CVT	170 cv	178.990
A5 Sportback 1.8 TFSI Attraction Multitronic	G	CVT	170 cv	161.990
A5 Sportback 2.0 TFSI Amb S tronic quattro	G	AT7	225 cv	234.990
A6 Sedan 2.0 TFSI Ambiente S tronic	G	AT7	252 cv	282.990
A6 Sedan 3.0 TFSI Ambition S tronic quattro	G	AT7	333 cv	361.990
A6 All Road 3.0 TFSI S tronic quattro	G	AT7	320 cv	405.990
A7 2.0 TFSI Sportback Ambiente S tronic	G	AT7	252 cv	335.990
A7 3.0 TFSI Amb. S tronic quattro	G	AT7	310 cv	399.990
A8 3.0 Longo TFSI Tiptronic quattro	G	AT8	310 cv	511.990
A8 6.3 Longo FSI Tiptronic quattro	G	AT8	500 cv	838.990
A8 4.0 TFSI Sedan Tiptronic quattro	G	AT8	435 cv	599.990
Q3 1.4 TFSI Attraction S tronic	G	AT7	150 cv	143.190
Q3 1.4 TFSI Ambiente S tronic	G	AT7	150 cv	154.190
Q3 1.4 TFSI Ambition TFSI S tronic	G	AT7	150 cv	170.190
Q3 2.0 TFSI Ambiente S tronic quattro	G	AT7	180 cv	176.990
Q3 2.0 TFSI Ambition S tronic quattro	G	AT7	220 cv	203.990
Q5 2.0 TFSI Ambiente Tiptronic quattro	G	A8	225 cv	266.990
Q5 2.0 TFSI Attraction Tiptronic quattro	G	A8	225 cv	231.990
Q5 3.0 TFSI Ambition Tiptronic quattro	G	A8	272 cv	310.990
Q7 3.0 TFSI Ambition Tiptronic quattro	G	A8	333 cv	399.990
RS 3 Sportback 2.5 TFSI S tronic quattro	G	AT7	367 cv	290.990
RS Q3 2.5 TFSI S tronic quattro	G	AT7	310 cv	332.990
RS 6 Avant 4.0 TFSI Tiptronic quattro	G	A8	560 cv	669.990
RS 7 4.0 Sportback Tiptronic quattro	G	A8	560 cv	728.990

R8 Coupé Plus 5.2 FSI S tronic quattro 2p
 R8 Spyder 5.2 FSI S tronic quattro 2p.
 SQ5 3.0 TFSI Tiptronic quattro
 S3 Sedan 2.0 TFSI S tronic quattro
 S3 Sportback 2.0 TFSI S tronic quattro
 S6 Sedan 4.0 TFSI S tronic quattro
 S7 Sportback 4.0 TFSI Plus Tiptronic quattro
 S8 Sedan 4.0 TFSI Tiptronic quattro
 TT Coupé Attraction 2.0 TFSI tronic
 TT Coupé Ambition 2.0 TFSI S tronic
 TT Roadster Ambition 2.0 TFSI S tronic
TTS Coupé 2.0 TFSI S tronic quattro
 TTS Roadster 2.0 TFSI tronic quattro

G	AT7	550 cv	1170.990
G	AT7	525 cv	912.190
G	A8	354 cv	368.990
G	AT6	208 cv	242.990
G	AT6	280 cv	238.990
G	AT7	456 cv	475.990
G	AT7	456 cv	521.990
G	A8	605 cv	889.990
G	AT6	230 cv	225.990
G	AT6	230 cv	246.990
G	AT6	230 cv	266.990
G	AT6	286 cv	299.990
G	AT6	286 cv	319.990



BENTLEY

Continental 6.0 Flying Spur
 Continental 6.0 GT 2p.
 Continental 6.0 GT Speed
 Continental 4.0 GT V8
 Continental 4.0 GT V8S
 Continental 6.0 GT Conversível 2p.
 New Flying Spur 4.0 V8

G	A6	560 cv	920.000
G	A8	507 cv	1.120.000
G	A8	635 cv	1.295.000
G	A8	507 cv	925.000
G	A8	521 cv	985.000
G	A6	567 cv	1.296.000
G	A8	528 cv	1.450.000

BMW

120i Sport
 120i Sport GP
 125i 2.0 M Sport
 220i 2.0 CAT GP
 320i 2.0 Sport
 320i 2.0 Sport GP
 320i 2.0 GT Sport
 320i 2.0 M Sport
 328i 2.0 Sport GP
 328i 2.0 M Sport
 335i 3.0 M Sport
 430i 2.0 Cabrio Sport
 430i 2.0 Gran Coupé M Sport
 430i 2.0 Cabrio Limited Edition
 528i 2.0 M Sport
 535i 3.0 M Sport
 750Li 4.4 M Sport
 i3 Rex
 i3 Rex Full
 i8
 M2 3.0 Coupé
 X1 2.0 sDrive20i GP
 X1 2.0 sDrive20i X Line

F	A8	184 cv	157.950
F	A8	184 cv	165.950
F	A8	218 cv	195.950
F	A8	192 cv	166.950
F	A8	184 cv	164.950
F	A8	184 cv	175.950
G	A8	184 cv	199.950
F	A8	184 cv	189.950
F	A8	245 cv	211.950
F	A8	245 cv	249.950
G	A8	306 cv	248.950
G	A8	252 cv	294.950
G	A8	252 cv	279.950
G	A8	252 cv	262.950
G	A8	245 cv	270.950
G	A8	306 cv	357.950
G	A8	450 cv	709.950
H	TD	170 cv	169.950
H	TD	170 cv	179.950
H	TD	367 cv	799.950
G	AT7	370 cv	379.950
F	A8	192 cv	172.950
G	A8	192 cv	187.950



Esta indicação aponta os eleitos no Qual Carro Comprar, especial com análise de todos os carros de até R\$ 300 mil à venda no país.



Esta indicação aponta os eleitos como os melhores lançamentos do ano de acordo com Autoesporte e um júri especializado.

TIPOS DE CÂMBIOS:



Câmbio manual



Câmbio automático



Câmbio automatizado



Transmissão direta

LEGENDA:

GASOLINA

FLEX

DIESEL

HÍBRIDO

SUPERCHARGED

PREÇO EM DÓLAR

CABINE ESTENDIDA

CABINE SIMPLES

CABINE DUPLA

OPCIONAL COMUM A TODAS AS VERSÕES

X1 2.0 sDrive25i Sport
X3 2.0 xDrive20i
X3 2.0 xDrive20i X Line
X3 3.0 xDrive35i M Sport
X4 2.0 xDrive28i X Line
X4 3.0 xDrive35i M Sport
X5 xDrive30d Diesel
X5 xDrive30d Diesel 7 lugares
X5 xDrive35i Full
X6 xDrive35i
Z4 2.0 sDrive20i 2p

G	A8	231 cv	209.950
G	A8	184 cv	230.950
G	A8	184 cv	252.950
G	A8	306 cv	323.950
G	A8	245 cv	309.950
G	A8	306 cv	370.950
D	A8	258 cv	419.950
D	A8	258 cv	426.950
G	A8	306 cv	415.950
G	A8	306 cv	442.950
G	A8	184 cv	270.950

CHERY

Nova Celer Hatch 1.5
Nova Celer Hatch 1.5 Act
Nova Celer Sedan 1.5
Nova Celer Sedan 1.5 Act
New QQ 1.0 Look
New QQ 1.0 Act
Tiggo 2.0
Tiggo 2.0 Automático FL

F	M5	108 cv	38.490
F	M5	108 cv	40.490
F	M5	108 cv	39.490
F	M5	108 cv	41.490
G	M5	69 cv	31.290
G	M5	69 cv	33.690
G	M5	138 cv	53.390
G	A4	138 cv	59.990

CHEVROLET

Camaro 6.2 SS
Camaro 6.2 Fifty
Camaro Conversível 6.2 SS
Captiva 2.4 Ecotec
Classic 1.0 LS
Cobalt 1.4 LT
Cobalt 1.4 LTZ
Cobalt 1.8 LTZ
Cobalt 1.8 LTZ
Cobalt 1.8 Elite
Cruze 1.4 Sedan LT
Cruze 1.4 Sedan LTZ
Cruze 1.4 Sedan LTZ Plus
Cruze Sport 6.1 8 LT
Cruze Sport 6.1 8 LTZ
Montana 1.4 LS
Montana 1.4 Sport
Onix 1.0 Joy
Onix 1.0 LT
Onix 1.4 Activ
Onix 1.4 Activ
Onix 1.4 LT
Onix 1.4 LT
Onix 1.4 LTZ
Onix 1.4 LTZ
Prisma 1.0 Joy
Prisma 1.4 LT
Prisma 1.4 LT
Prisma 1.4 LTZ
Prisma 1.4 LTZ
S10 CD 2.5 LT
S10 CD 2.5 LT 4x4
S10 CD 2.5 LTZ
S10 CD 2.5 LTZ 4x4
S10 CD 2.8 LT Turbo
S10 CD 2.8 LT Turbo 4x4
S10 CD 2.8 LT Turbo 4x4
S10 CD 2.8 LTZ Turbo
S10 CD 2.8 LTZ Turbo 4x4
S10 CD 2.8 High Country Turbo 4x4
Spin 1.8 Activ
Spin 1.8 Activ
Spin 1.8 LT
Spin 1.8 LT
Spin 1.8 LTZ
Spin 1.8 LTZ
Tracker 1.4 LT
Tracker 1.4 LTZ
Trailblazer 2.8 LTZ
Trailblazer 3.6 LTZ

G	A6	406 cv	305.000
G	A8	461 cv	297.000
G	A6	406 cv	250.290
G	A6	184 cv	103.990
F	M5	78 cv	32.670
F	M5	102 cv	53.490
F	M5	102 cv	58.490
F	M5	111 cv	60.890
F	A6	111 cv	66.990
F	A6	108 cv	68.990
F	A6	153 cv	89.990
F	A6	153 cv	96.990
F	A6	153 cv	107.450
F	A6	144 cv	91.790
F	A6	144 cv	103.290
F	M5	99 cv	45.550
F	M5	99 cv	55.550
F	M6	80 cv	38.990
F	M6	80 cv	44.890
F	M6	106 cv	57.190
F	A6	106 cv	62.290
F	M6	106 cv	49.590
F	A6	106 cv	54.790
F	M6	106 cv	54.490
F	A6	106 cv	59.790
F	M6	80 cv	42.990
F	M6	106 cv	53.690
F	A6	106 cv	58.990
F	M6	106 cv	58.690
F	A6	106 cv	64.690
F	M6	206 cv	99.300
F	M6	206 cv	108.200
F	M6	206 cv	114.990
F	M6	206 cv	121.990
D	M6	200 cv	113.460
D	M6	200 cv	140.340
D	A6	200 cv	145.340
D	A6	200 cv	152.450
D	A6	200 cv	162.790
D	A6	200 cv	170.990
F	M5	108 cv	65.690
F	A6	108 cv	69.890
F	M5	108 cv	56.850
F	A6	108 cv	63.950
F	M5	108 cv	65.990
F	A6	108 cv	69.890
F	A6	153 cv	79.980
F	A6	153 cv	89.990
D	A6	200 cv	192.090
G	A6	277 cv	163.790

CHRYSLER

Town and Country 3.6 Limited
300C 3.6

G	A6	283 cv	269.900
G	A8	296 cv	224.900

CITROËN

Aircross 1.5 Start
Aircross 1.5 Live

F	M5	93 cv	52.915
F	M5	93 cv	58.915

Aircross 1.6 Business
Aircross 1.6 Live
Aircross 1.6 Feel
Aircross 1.6 Feel
Aircross 1.6 Shine
Aircross 1.6 Shine Business
C3 1.2 PureTech Attraction
C3 1.2 PureTech Origine
C3 1.2 PureTech Tendence
C3 1.2 Style Edition
C3 1.2 Style Edition
C3 1.6 Exclusive
C3 1.6 Tendence
C4 Lounge 1.6 THP Exclusive
C4 Lounge 1.6 THP Origine
C4 Lounge 1.6 THP Origine
C4 Lounge 1.6 THP Origine
C4 Lounge 1.6 THP Origine Business
C4 Lounge 1.6 THP S
C4 Lounge 1.6 THP Tendence
C4 Picasso 1.6 Seduction
C4 Picasso 1.6 Intensive
Grand C4 Picasso 1.6 Seduction
Grand C4 Picasso 1.6 Intensive
DS3 1.6
DS4 1.6 chic
DS4 So chic
DS5 1.6 Be chic
DS5 So chic

F	A4	122 cv	59.425
F	A4	122 cv	63.915
F	M5	122 cv	63.615
F	A4	122 cv	67.515
F	A4	122 cv	73.215
F	A4	122 cv	69.215
F	M5	90 cv	50.415
F	M5	90 cv	46.715
F	M5	90 cv	53.315
F	M5	90 cv	51.805
F	A4	90 cv	59.705
F	A4	122 cv	63.715
F	A4	122 cv	58.315
F	A6	173 cv	94.715
F	M6	173 cv	72.315
F	A6	173 cv	81.215
F	A6	173 cv	67.225
F	A6	173 cv	84.715
F	A6	173 cv	83.715
G	A6	165 cv	117.625
G	A6	165 cv	124.625
G	A6	165 cv	127.625
G	A6	165 cv	134.625
G	M6	165 cv	91.625
G	A6	165 cv	101.625
G	A6	165 cv	111.625
G	A6	165 cv	136.715
G	A6	165 cv	158.715

DODGE

Dodge Journey 3.6 SXT
Dodge Journey 3.6 R/T AWD
Dodge Journey 3.6 R/T
Durango Limited

G	A6	280 cv	119.900
G	A6	280 cv	139.900
G	A6	280 cv	129.900
G	A8	294 cv	239.900

FERRARI

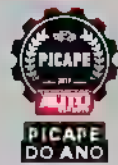
Califórnia T 3.9
F12 Berlinetta 6.3
F458 Speciale
F458 Spider 4.5
FF 6.3

G	AT 7	560 cv	1.880.000
G	AT 7	740 cv	3.600.000
G	AT 7	605 cv	2.900.000
G	AT 7	570 cv	2.500.000
G	AT 7	660 cv	3.950.000

FIAT

500 1.4 Abarth 2p
500 1.4 Cabrio 2p
500 1.4 Cabrio Dualogic 2p
500 1.4 Cabrio 2p
500 1.4 Cult 2p
500 1.4 Cult Dualogic 2p
Doblò 1.8 Adventure
Doblò 1.8 Essence
Doblò 1.8 Essence [7 lugares]
Fiorino 1.4
Grand Siena 1.0 Attractive
Grand Siena 1.4 Attractive
Grand Siena 1.6
Grand Siena 1.6 Essence
Mobi Drive 1.0
Mobi Easy 1.0
Mobi Easy On 1.0
Mobi Like 1.0
Mobi Like On 1.0
Mobi Way 1.0
Mobi Way On 1.0
Novo Uno 1.0 Attractive
Novo Uno 1.0 Way
Novo Uno 1.3 Way
Novo Uno 1.3 Way Dualogic
Novo Uno 1.3 Sporting
Novo Uno 1.3 Sporting Dualogic
Palio 1.0 Attractive
Palio 1.4 Attractive
Palio 1.6 Essence
Palio 1.6 Sporting
Punto 1.4 Attractive
Punto 1.6 Essence
Punto 1.6 Essence Dualogic
Punto 1.8 Blackmotion
Punto 1.8 Blackmotion Dualogic
Strada 1.4 Working 2p
Strada 1.4 Working Plus 2p
Strada 1.4 Hard Working 2p
Strada 1.4 Hard Working CE 2p.

G	M5	167 cv	94.000
F	M5	88 cv	64.900
F	AT5	88 cv	67.900
F	A6	107 cv	82.000
F	M5	88 cv	56.900
F	AT5	88 cv	59.900
F	M5	132 cv	86.510
F	M5	86 cv	78.040
F	M5	132 cv	79.460
F	M5	88 cv	53.340
G	M5	75 cv	43.590
F	M5	88 cv	50.750
F	M5	115 cv	52.660
F	M5	115 cv	55.950
F	M5	77 cv	39.870
F	M5	75 cv	32.380
F	M5	75 cv	36.340
F	M5	75 cv	38.470
F	M5	75 cv	42.930
F	M5	75 cv	39.890
F	M5	75 cv	44.460
F	M5	77 cv	41.840
F	M5	77 cv	42.970
F	M5	109 cv	47.640
F	AT5	109 cv	51.990
F	M5	109 cv	49.340
F	AT5	109 cv	53.690
F	M5	75 cv	43.050
F	M5	88 cv	46.680
F	M5	117 cv	51.650
F	M5	117 cv	54.210
F	M5	88 cv	53.310
F	M5	117 cv	59.410
F	AT5	117 cv	63.670
F	M5	132 cv	65.670
F	AT5	132 cv	69.680
F	M5	86 cv	46.790
F	M5	86 cv	48.820
F	M5	86 cv	52.880
F	M5	86 cv	57.040



Strada 1.4 Hard Working CD 3p.
Strada 1.6 Trekking
Strada 1.8 Adventure CD 3p
Strada 1.8 Adventure CD 3p
Strada 1.8 Adventure CE 2p.
Toro 1.8 Freedom
Toro 2.0 Freedom
Toro 2.0 Freedom 4x4
Toro 2.0 Volcano 4x4
Weekend 1.4 Attractive
Weekend 1.8 Adventure
Weekend 1.8 Adventure Dualogic

F	M5	86 cv	64.250
F	M5	86 cv	
F	M5	132 cv	73.130
F	AT5	132 cv	77.600
F	M5	132 cv	66.280
F	A6	139 cv	82.930
D	M6	170 cv	98.730
D	M6	170 cv	107.150
D	A9	170 cv	124.550
F	M5	86 cv	56.600
F	M5	132 cv	71.150
F	AT5	132 cv	75.150

Civic Si 2.4
CR-V 2.0 EXL 4WD
Fit 1.5 DX
Fit 1.5 DX
Fit 1.5 EX
Fit 1.5 EXL
Fit 1.5 LX
Fit 1.5 LX
HR-V LX
HR-V LX
HR-V EX
HR-V EXL

G	M6	206 cv	132.100
F	A5	155 cv	148.000
F	M5	116 cv	57.700
F	CVT	116 cv	63.200
F	CVT	116 cv	73.800
F	CVT	116 cv	78.900
F	M5	116 cv	62.100
F	CVT	116 cv	67.600
F	M6	140 cv	79.900
F	CVT	140 cv	86.800
F	CVT	140 cv	93.000
F	CVT	140 cv	101.400

FORD

EcoSport 1.6 SE
EcoSport 1.6 SE
EcoSport 1.6 FreeStyle
EcoSport 1.6 FreeStyle
EcoSport 1.6 FreeStyle Plus
EcoSport 2.0 FreeStyle 4x4
EcoSport 2.0 SE Direct Powershift
Edge 3.5 V6 Titanium
Edge 3.5 V6 Titanium Vistarooft
Focus 1.6 SE
Focus 1.6 SE Plus
Focus 2.0 SE Plus
Focus 2.0 Titanium Powershift
Focus 2.0 Titanium Plus Powershift
Focus 2.0 Fastback SE
Focus 2.0 Fastback SE Plus
Focus 2.0 Fastback Titanium
Focus 2.0 Fastback Titanium Plus
Fusion 2.0 Titanium EcoBoost
Fusion 2.0 EcoBoost 4x4
Fusion 2.0 EcoBoost SEL
Fusion 2.0 Titanium Hybrid
Fusion 2.5 Flex SE
Ka 1.0 SE
Ka 1.0 SE Plus
Ka 1.0 SEL
Ka 1.5 SE
Ka 1.5 SE Plus
Ka 1.5 SEL
Ka + 1.0 SE
Ka + 1.0 SE Plus
Ka + 1.0 SEL
Ka + 1.5 SE
Ka + 1.5 SE Plus
Ka + 1.5 SEL
Ka + 1.5 SEL Plus
New Fiesta 1.0 Titanium Plus EcoBoost
New Fiesta 1.6 SE
New Fiesta 1.6 SE Style
New Fiesta 1.6 SEL
New Fiesta 1.6 SEL Style
New Fiesta 1.6 SEL Powershift
New Fiesta 1.6 Titanium
New Fiesta 1.6 Titanium Powershift
New Fiesta 1.6 Titanium Plus Powershift
New Fiesta Sedan 1.6 SE
New Fiesta Sedan 1.6 SE Powershift
New Fiesta Sedan 1.6 SE Plus
New Fiesta Sedan 1.6 Titanium
New Fiesta Sedan 1.6 Titanium Plus
Ranger CD 2.5 XLS 4x2
Ranger CD 2.2 XLS 4x4
Ranger CD 2.2 XLS 4x4
Ranger CD 2.5 XLT 4x2
Ranger CD 2.5 Limited 4x2
Ranger CD 3.2 XLT 4x4
Ranger CD 3.2 Limited 4x4

F	M5	115 cv	71.650
F	AT6	115 cv	77.650
F	M5	115 cv	79.150
F	AT6	115 cv	84.150
F	AT6	115 cv	88.150
F	M6	146 cv	89.850
F	AT6	146 cv	68.690
G	A6	284 cv	236.100
G	A6	284 cv	241.100
F	M5	135 cv	76.200
F	M5	135 cv	85.400
F	AT6	178 cv	94.400
F	AT6	178 cv	103.400
F	AT6	178 cv	109.400
F	AT6	178 cv	94.600
F	AT6	178 cv	94.400
F	AT6	178 cv	103.400
F	AT6	178 cv	109.400
G	A6	234 cv	141.700
G	A6	234 cv	158.700
G	A6	234 cv	128.700
H	CVT	190 cv	163.700
F	A6	175 cv	124.700
F	M5	85 cv	43.290
F	M5	85 cv	45.650
F	M5	85 cv	49.790
F	M5	105 cv	47.390
F	M5	105 cv	49.750
F	M5	105 cv	53.800
F	M5	85 cv	46.290
F	M5	85 cv	48.790
F	M5	85 cv	52.790
F	M5	110 cv	50.400
F	M5	110 cv	52.990
F	M5	110 cv	56.990
F	M5	110 cv	59.790
G	AT6	125 cv	72.890
F	M5	128 cv	52.500
F	M5	128 cv	55.320
F	M5	128 cv	59.400
F	M5	128 cv	60.020
F	AT6	128 cv	65.790
F	M5	128 cv	64.090
F	AT6	128 cv	68.690
F	AT6	128 cv	71.590
F	M5	128 cv	61.590
F	AT6	128 cv	66.000
F	AT6	128 cv	67.500
F	AT6	128 cv	74.190
F	AT6	128 cv	77.190
F	M5	173 cv	102.200
D	M6	160 cv	142.900
D	A6	160 cv	151.700
F	M5	173 cv	112.500
F	M5	173 cv	121.700
D	A6	200 cv	168.400
D	A6	200 cv	184.490

HYUNDAI

Nova Azera 3.0 V6
Creta Attitude 1.6
Creta Pulse 1.6
Creta Pulse 1.6 Automático
Creta Prestige 2.0 Automático
Creta Pulse 2.0 Automático
Elantra 2.0 GLS
Grand Santa Fe 3.3 7 lugares
HB20 1.0 Comfort
HB20 1.0 Comfort Plus
HB20 1.0 Comfort Plus Turbo
HB20 1.0 Comfort Style
HB20 1.0 Comfort Style Turbo
HB20 1.6 Comfort Plus
HB20 1.6 Comfort Plus
HB20 1.6 Comfort Style
HB20 1.6 Comfort Style
HB20 1.6 R spec
HB20 1.6 R spec
HB20 1.6 Premium
HB20S 1.0 Comfort Plus
HB20S 1.0 Comfort Plus Turbo
HB20S 1.0 Comfort Style
HB20S 1.0 Comfort Style Turbo
HB20S 1.6 Comfort Plus
HB20S 1.6 Comfort Plus
HB20S 1.6 Comfort Style
HB20S 1.6 Comfort Style
HB20S 1.6 Premium
HB20X 1.6 Style
HB20X 1.6 Style
HB20X 1.6 Premium
New i30 1.8
New i30 1.8 Intermediário
New Tucson 1.6
New Tucson 1.6
New Tucson 1.6
iX35 2.0 GLS
iX35 2.0 GLS Intermediário
iX35 2.0 GLS Top
Santa Fe 3.3 5 lugares
Santa Fe 3.3 7 lugares
Tucson 2.0 GLS

G	A6	250 cv	180.840
F	M6	130 cv	72.990
F	M6	130 cv	78.290
F	A6	130 cv	85.240
F	A6	166 cv	99.490
F	A6	166 cv	92.490
F	A6	178 cv	91.276
G	A6	270 cv	199.990
F	M5	80 cv	41.655
F	M5	80 cv	44.855
F	M6	105 cv	48.855
F	M5	80 cv	49.005
F	M6	105 cv	53.005
F	M6	128 cv	51.405
F	A6	128 cv	55.905
F	M6	128 cv	55.555
F	A6	128 cv	60.055
F	M6	128 cv	55.855
F	A6	128 cv	60.355
F	A6	128 cv	62.655
F	M5	80 cv	48.885
F	M6	105 cv	52.885
F	M5	80 cv	52.635
F	M6	105 cv	56.635
F	M5	128 cv	55.435
F	A6	128 cv	59.935
F	M5	128 cv	59.185
F	A6	128 cv	63.685
F	A6	128 cv	66.285
F	M6	128 cv	58.355
F	A6	128 cv	62.855
F	A6	128 cv	65.355
G	A6	150 cv	80.776
G	A6	150 cv	90.414
G	AT7	177 cv	138.900
G	AT7	177 cv	147.900
G	AT7	177 cv	156.900
F	A6	167 cv	99.990
F	A6	167 cv	105.990
F	A6	167 cv	129.990
G	A6	270 cv	175.521
G	A6	270 cv	199.986
F	A4	146 cv	69.990

JAC

J5 1.5
Nova J2 1.4
Nova J3 1.4
Nova J3 1.5 S
Nova J3 1.4 Turin
Nova J3 1.5 Turin S
Nova J6 2.0 7 lugares Jetflex
T5 1.5
T6 2.0
T8 2.0

G	M5	125 cv	61.600
F	M5	118 cv	40.990
G	M5	108 cv	39.590
F	M5	122 cv	43.990
G	M5	108 cv	42.990
F	M5	127 cv	44.990
F	M5	160 cv	73.690
F	M6	127 cv	59.990
F	M5	160 cv	74.790
G	M5	175 cv	95.990

JAGUAR

F-Pace 2.0 Prestige
F-Pace 3.0 R-Sport
F-Pace 3.0 S
F-Pace 3.0 First Edition
F-Type 3.0 V6 S 2p
F-Type Coupé 3.0 V6 S 2p
F-Type Coupé 3.0 V6 S 2p
F-Type Coupé 5.0 V8 R 2p
F-Type Coupé 5.0 V8 SVR
F-Type Coupé 3.0 British Design Edition

D	A8	180 cv	309.700
G	A8	340 cv	360.900
G	A8	380 cv	406.300
G	A8	380 cv	416.400
G	A8	380 cv	524.419
G	A8	340 cv	447.818
G	A8	380 cv	528.782
G	A8	550 cv	752.684
G	A8	575 cv	883.112
G	A8	380 cv	537.968

HONDA

Accord 3.5 EX
City 1.5 DX
City 1.5 DX
City 1.5 EX
City 1.5 LX
City 1.5 EXL
Civic 1.5 turbo Touring
Civic 2.0 Sport
Civic 2.0 Sport
Civic 2.0 EX
Civic 2.0 EXL

G	A6	280 cv	162.500
F	M5	116 cv	60.900
F	CVT	116 cv	66.400
F	CVT	116 cv	75.700
F	CVT	116 cv	69.000
F	CVT	116 cv	81.400
G	CVT	173 cv	124.900
F	M6	155 cv	87.900
F	CVT	155 cv	94.900
F	CVT	155 cv	91.400
F	CVT	155 cv	105.900





F-Type Cabrio 3.0 British Design Edition
XE 2.0 Turbo Pure
XE 2.0 Turbo R-Sport
XE 3.0 V6 S
XF 2.0 Prestige
XF 2.0 R-Sport
XF 3.0 V6 S
XJ 3.0 V6 Portfolio
XJ 3.0 V6 R-Sport

JEEP

Cherokee 3.2 Limited
Cherokee 3.2 Longitude
Cherokee 3.2 Trailhawk
Compass 2.0 Sport
Compass 2.0 Longitude
Compass 2.0 Limited
Compass 2.0 Longitude
Compass 2.0 Trailhawk
Grand Cherokee 3.6 Laredo
Grand Cherokee 3.6 Limited
Grand Cherokee 3.0 Limited Diesel
Renegade 1.8 Flex
Renegade Sport 1.8 Flex
Renegade Sport 1.8 Flex
Renegade Sport 2.0 Turbodiesel
Renegade Limited 1.8 Flex
Renegade Longitude 1.8 Flex
Renegade Longitude 2.0 Turbodiesel
Renegade Trailhawk 2.0 Turbodiesel
Wrangler 3.6 Sport
Wrangler 3.6 Sport Unlimited
Wrangler 3.6 Unlimited 75 Anos



KIA

Cadenza 3.5 EX
Cerato 1.6 SX
Grand Carnival 3.3 EX
Mohave 3.0 EX
Optima 2.0 EX
Picanto 1.0 EX
Picanto 1.0 EX
Quoris
Soul 1.6 EX
Sportage 2.0 EX
Sportage 2.0 LX
Niro Sorento 3.3 EX
Bongo

LAMBORGHINI

Aventador LP 700-4 6.5 Coupé 2p.
Aventador LP 700-4 6.5 Roadster 2p.
Huracan LP 610-4 5.2

LAND ROVER

Discovery 4 3.0 SDV6 S
Discovery 4 3.0 SDV6 SE
Discovery 4 3.0 SDV6 HSE
Discovery 4 3.0 SDV6 Graphite 3.0
Discovery 4 3.0 SDV6 Black
Discovery 2.0 Sport SE
Discovery 2.0 Sport HSE
Discovery 2.0 Sport HSE Luxury
Discovery 2.0 TD4 Turbo SE
Discovery 2.0 TD4 Turbo HSE
Discovery 2.0 TD4 Turbo HSE L
Discovery 2.2 Sport SE
Discovery 2.2 Sport HSE
Discovery 2.2 Sport HSE Luxury
Range Rover Evoque 2.0 SE
Range Rover Evoque 2.0 SE Dynamic
Range Rover Evoque 2.0 HSE Dynamic
Range Rover Evoque 2.0 TD4 SE
Range Rover Evoque 2.0 TD4 HSE
Range Rover Evoque 2.2 SE
Range Rover Evoque 2.2 HSE
Range Rover Sport 3.0 HST



G	A8	380 cv	546.760
G	A8	240 cv	181.560
G	A8	240 cv	217.460
G	A8	340 cv	324.060
G	A8	240 cv	268.220
G	A8	240 cv	288.520
G	A8	380 cv	383.620
G	A8	340 cv	472.400
G	A8	340 cv	511.255

G	A9	271 cv	184.900
G	A9	271 cv	169.900
G	A9	271 cv	199.900
F	A6	166 cv	101.990
F	A6	166 cv	109.990
F	A6	166 cv	126.990
D	A9	170 cv	134.990
D	A9	170 cv	151.990
G	A8	286 cv	194.900
G	A8	286 cv	229.900
D	A8	241 cv	289.900
F	M5	139 cv	72.990
F	M5	139 cv	79.490
F	A6	139 cv	85.990
D	A9	170 cv	115.990
F	A6	139 cv	97.990
F	A6	139 cv	90.990
D	A9	170 cv	123.490
D	A9	170 cv	136.990
G	A5	284 cv	169.900
G	A5	284 cv	184.900
G	A5	284 cv	229.900

Range Rover Sport 3.0 SDV6 S
Range Rover Sport 3.0 SDV6 SE
Range Rover Sport 3.0 SDV6 HSE
Range Rover Sport 3.0 V6 Limited Edition
Range Rover Sport 3.0 V6 HSE
Range Rover Sport 4.4 V8 HSE Dynamic
Range Rover Sport 5.0 Autobiography Dynamic
Range Rover Sport 5.0 HSE Dynamic
Range Rover Sport 5.0 SV Autobiography
Range Rover Sport 5.0 SVR
Range Rover Vogue 3.0 TDV6 Vogue
Range Rover Vogue 4.4 SDV8 SE
Range Rover Vogue 4.4 SDV8 Autobiography
Range Rover Vogue 4.4 SDV8 Autobiography LWB
Range Rover Vogue 5.0 Autobiography
Range Rover Vogue 5.0 Autobiography LWB

D	A8	292 cv	383.700
D	A8	292 cv	422.000
D	A8	292 cv	446.900
G	A8	340 cv	381.015
G	A8	340 cv	418.600
G	A8	339 cv	532.000
G	A8	510 cv	565.400
G	A8	510 cv	522.200
G	A8	550 cv	1.065.800
G	A8	550 cv	722.300
D	A8	258 cv	567.000
D	A8	339 cv	650.700
D	A8	339 cv	697.700
D	A8	339 cv	772.900
G	A8	510 cv	732.600
G	A8	510 cv	781.000

LEXUS

CT 200h 1.8
CT 200h 1.8 Luxury
ES 350 3.5
LS 460L 4.6
NX 200t
NX 200t F-Sport
RX 350 3.5
RX 350 3.5 F-Sport

H	CVT	136 cv	132.500
H	CVT	136 cv	149.900
G	A6	277 cv	274.800
G	A6	347 cv	701.490
G	A6	238 cv	228.970
G	A6	238 cv	251.770
G	A8	305 cv	340.700
G	A8	305 cv	358.040

LIFAN

530 1.5
530 1.5 Talent
X60 1.8 Talent
X60 1.8 VIP

G	M5	103 cv	37.990
G	M5	103 cv	39.990
G	M5	128 cv	63.490
G	M5	128 cv	67.490

MAHINDRA

Pik Up 2.2 CS
Pik Up 2.2 CS 4x4
Pik Up 2.2 CS Completa
Pik Up 2.2 CD Basic
Pik Up 2.2 CD Full
Pik Up 2.2 CD Full 4x4
SUV 2.2 4x4 Completa

D	M5	120 cv	56.900
D	M5	120 cv	64.900
D	M5	120 cv	61.900
D	M5	120 cv	67.900
D	M5	120 cv	72.900
D	M5	120 cv	81.900
D	M5	120 cv	97.900

MASERATI

Ghibli 3.0
Ghibli 3.0 SQ4
GranCabrio 4.7 Sport
GranTurismo 4.7 MC Stradale
Quattroporte 3.8 GTS

G	A8	330 cv	590.000
G	A8	410 cv	690.000
G	A6	460 cv	1.100.000
G	A6	460 cv	980.000
G	A8	530 cv	1.350.000

MERCEDES-BENZ

A 45 AMG 2.0 4Matic
A 200 1.6 ff
A 250 2.0 Turbo Sport
AMG C 43 Coupé
AMG C 63 S Coupé
AMG 3.0 GLE 450
AMG 5.5 GLS 63
AMG GT 4.0
AMG GT S 4.0
AMG SL 63 5.5
AMG SLC 3.0 43
B 200 1.6 ff
C 63 AMG 4.0
C 63 AMG S 4.0
C 180 1.6
C 180 1.6 Avantgarde
C 180 1.6 Exclusive
C 180 Avantgarde Estate
C 200 2.0 Avantgarde
C 250 2.0 Sport
C 250 2.0 Coupé Sport
C 300 2.0 Anniversary Limited Edition
C 300 2.0 Cabriolet
CLA 45 AMG 4M
CLA 200 1.6 Urban

G	AT7	381 cv	303.900
G	AT7	156 cv	139.900
G	AT7	218 cv	198.900
G	A9	367 cv	397.900
G	AT7	510 cv	615.900
G	A9	367 cv	475.900
G	A7	585 cv	839.900
G	AT7	462 cv	772.900
G	AT7	510 cv	978.900
G	AT7	585 cv	887.900
G	A9	367 cv	399.900
G	AT7	156 cv	143.900
G	A7	510 cv	477.900
G	A7	510 cv	551.900
F	A7	156 cv	155.900
F	A7	156 cv	166.900
F	A7	156 cv	166.900
G	A7	156 cv	185.900
G	A7	184 cv	186.900
G	A7	211 cv	225.900
G	A7	211 cv	259.900
G	A7	245 cv	249.900
G	A9	245 cv	299.900
G	A7	381 cv	338.900
G	A7	156 cv	156.900

CLA 200 1.6 Vision
 CLA 250 2.0 Turbo Sport 4M
 CLS 63 AMG 5.5 4M
 CLS 400
 E 43 AMG 3.0 4M
 E 250 2.0 Turbo Avantgarde
 E 250 2.0 Exclusive
 E 250 2.0 Turbo Cabrio
 E 250 2.0 Turbo Coupé 2p
 E 400 3.5 Cabrio
 G 63 5.5 AMG
 GLA 45 AMG 2.0 4M
 GLA 200 1.6 Advance ff
 GLA 200 1.6 Enduro ff
 GLA 200 1.6 Style ff
 GLA 250 2.0 Sport
 GLA 250 2.0 Sport 4M
 GLA 250 2.0 Enduro ff
 GLC 250 2.0 4M
 GLC 250 2.0 Coupé 4M
 GLC 250 2.0 4M Sport
 GLC 43 AMG 3.0 4M
 GLE 63 5.5 4M
 GLE 63 5.5 4M Coupe
 GLE 350 3.0 4M Sport
 GLE 400 3.0 Coupé Highway 4M
 GLS 350d 3.0 4M
 GLS 500 4M
 S 63L AMG 5.5 4M
 S 63 AMG 5.5 Coupe 4M
 S 63 AMG 5.5 Cabriolet 4M
 S 65L AMG S
 S 65L AMG S Coupe
 S 500 4.7
 S 500 4.7 Maybach S 500
 SL 400
 SLC 300 2.0

G A7 156 cv 183.900
 G A7 211 cv 223.900
 G A7 557 cv 597.900
 G A7 306 cv 408.900
 G A9 401 cv 439.900
 G A9 211 cv 309.900
 G A9 211 cv 319.900
 G A7 211 cv 309.900
 G A7 111 cv 296.900
 G A7 306 cv 342.900
 G A7 571 cv 951.900
 G AT7 355 cv 341.900
 G AT7 156 cv 163.900
 G AT7 156 cv 183.900
 G AT7 156 cv 146.900
 G AT7 211 cv 219.900
 G AT7 211 cv 240.900
 G AT7 211 cv 202.900
 G A9 211 cv 243.900
 G A9 211 cv 299.900
 G A9 211 cv 290.900
 G A9 367 cv 399.900
 G A7 558 cv 631.900
 G A7 557 cv 701.900
 D A9 258 cv 407.900
 G A9 333 cv 435.900
 D A9 258 cv 424.900
 G A9 455 cv 650.900
 G A7 585 cv 854.900
 G A7 585 cv 883.900
 G A7 585 cv 1.017.900
 G A7 630 cv 1.059.900
 G A7 630 cv 1.125.900
 G A7 456 cv 661.900
 G A9 456 cv 1.228.900
 G A9 367 cv 605.900
 G A9 245 cv 292.900

Pajero 3.2 Outdoor
 Pajero 3.2 HPE
 Pajero 3.5 HPE
 Pajero Full 3.2 HPE 2p 4x4
 Pajero Full 3.2 HPE 4x4
 Pajero Full 3.8 HPE 2p 4x4
 Pajero Full 3.8 HPE 4x4

D A5 180 cv 155.990
 D A5 180 cv 194.990
 F A4 205 cv 165.990
 D A5 200 cv 209.990
 D A5 200 cv 239.990
 G A5 250 cv 188.990
 G A5 250 cv 217.990

NISSAN

Frontier 2.5 S 4x4
 Frontier 2.5 SL 4x4
 Frontier 2.5 SV Attack 4x4
 Frontier 2.5 SV Attack 4x4
 Kicks 1.6 SL
 Kicks 1.6 SV
 Kicks 1.6 Rio 2016
 New March 1.0 Conforto
 New March 1.0 S
 New March 1.0 SV
 New March 1.6 Rio
 New March 1.6 S
 New March 1.6 SV
 New March 1.6 SL
 New March 1.6 SV CVT
 New March 1.6 SL CVT
 Sentra 2.0 S
 Sentra 2.0 SL
 Sentra 2.0 SV
 Versa 1.0
 Versa 1.0 S
 Versa 1.6 S
 Versa 1.6 SV
 Versa 1.6 SV CVT
 Versa 1.6 SL
 Versa 1.6 SL CVT
 Versa 1.6 Unique CVT

D M6 190 cv 120.290
 D A5 190 cv 156.790
 D M6 190 cv 130.990
 D A5 190 cv 141.990
 F CVT 114 cv 91.900
 F CVT 114 cv 84.990
 F CVT 114 cv 92.340
 F M5 74 cv 38.990
 F M5 74 cv 42.490
 F M5 74 cv 45.390
 F M5 111 cv 53.990
 F M5 111 cv 47.090
 F M5 111 cv 50.090
 F M5 111 cv 54.490
 F CVT 111 cv 54.890
 F CVT 111 cv 59.290
 F CVT 111 cv 79.990
 F CVT 140 cv 99.990
 F CVT 140 cv 87.990
 F M5 77 cv 45.340
 F M5 77 cv 48.840
 F M5 111 cv 51.540
 F M5 111 cv 54.040
 F CVT 111 cv 58.840
 F M5 111 cv 60.790
 F CVT 111 cv 65.590
 F CVT 111 cv 67.190



MINI

Cooper 2.0 S 2p
 Cooper 2.0 S Cabrio
 Cooper 2.0 S Clubman Top
 Cooper 2.0 S Clubman Exclusive
 Cooper 2.0 S Exclusive 2p
 Cooper 2.0 S Top 2p
 Cooper 2.0 S 4p
 Cooper 2.0 S Exclusive 4p
 Cooper 2.0 S Top 4p
 Cooper 2.0 John Cooper Works 2p

G M6 192 cv 114.950
 G A6 192 cv 164.950
 G A8 192 cv 179.950
 G A8 192 cv 152.950
 G A6 192 cv 128.950
 G A6 192 cv 145.950
 G A6 192 cv 118.950
 G A6 192 cv 134.950
 G A6 192 cv 151.950
 G A6 231 cv 167.950

MITSUBISHI

ASX 2.0
 ASX 2.0
 ASX 2.0 4x4
 ASX-S 2.0 4x4
 ASX 2.0 Outdoor
 ASX 2.0 4x4 Outdoor
 L200 Triton 2.4 Outdoor
 L200 Triton 2.4 Sport GLS
 L200 Triton 2.4 Sport HPE
 L200 Triton 2.4 Sport HPE Top
 L200 Triton 3.2 GL
 L200 Triton 3.2 Outdoor 4x4
 L200 Triton 3.2 Outdoor 4x4
 L200 Triton 3.2 GLS KTM
 L200 Triton 3.2 GLX
 L200 Triton 3.2 HPE
 L200 Triton 3.2 HPE
 L200 Triton 3.2 Savana
 L200 Triton 3.2 Savana
 L200 Triton 3.5 HPE
 Lancer 2.0 MT
 Lancer 2.0 HL
 Lancer 2.0 HLE
 Lancer 2.0 GT
 Lancer Evolution 2.0 X John Easton
 New Outlander 2.0
 New Outlander 2.0 PHEV
 New Outlander 3.0 V6
 New Outlander 3.0 GT Full Technology Pack
 New Outlander 2.2 Diesel

G M5 160 cv 97.900
 G CVT 160 cv 103.990
 G CVT 160 cv 117.990
 G CVT 160 cv 117.990
 G CVT 160 cv 102.990
 G M5 160 cv 99.990
 F M5 142 cv 91.900
 D M6 190 cv 131.990
 D A5 190 cv 164.990
 D A5 190 cv 174.990
 D M5 180 cv 105.990
 D M5 180 cv 121.990
 D A5 180 cv 136.990
 D M5 180 cv 123.990
 D M5 180 cv 111.990
 D M5 180 cv 137.990
 D A5 180 cv 149.990
 D M5 180 cv 138.900
 D A5 180 cv 146.990
 F A4 205 cv 125.900
 G M5 160 cv 65.990
 G CVT 160 cv 71.190
 G CVT 160 cv 84.190
 G CVT 160 cv 88.190
 G AT6 340 cv 226.990
 G CVT 160 cv 133.990
 H TD 121 cv 204.900
 G AT6 240 cv 162.990
 G AT6 240 cv 173.990
 D AT6 165 cv 125.900

PEUGEOT

208 1.2 Active
 208 1.2 Active Pack
 208 1.2 Allure BVM
 208 1.6 Allure BVA
 208 1.6 Griffé
 208 1.6 Sport
 208 1.6 GT
 308 1.6 Allure THP
 308 1.6 Griffé THP
 408 1.6 THP Griffé
 408 1.6 THP Business
 2008 1.6 Allure BVM
 2008 1.6 Allure BVA
 2008 1.6 Crossway
 2008 1.6 Griffé BVM
 2008 1.6 Griffé BVA
 2008 1.6 Griffé THP BVM
 3008 1.6 THP Griffé

F M5 90 cv 51.190
 F M5 90 cv 54.690
 F M5 90 cv 57.990
 F A4 122 cv 62.990
 F A4 122 cv 67.990
 F M5 122 cv 62.990
 F M6 173 cv 81.990
 F A6 173 cv 87.990
 F A6 173 cv 93.990
 F A6 173 cv 96.090
 F A6 173 cv 85.090
 F M5 122 cv 72.990
 F A4 122 cv 76.890
 F A4 122 cv 77.400
 F M5 122 cv 78.790
 F A4 122 cv 82.490
 F M6 173 cv 87.990
 G A6 165 cv 118.990

PORSCHE

911 Carrera
 911 Carrera S
 911 Carrera Cabriolet
 911 Carrera S Cabriolet
 911 Carrera 4
 911 Carrera 4S
 911 Carrera 4 Cabriolet
 911 Carrera 4S Cabriolet
 911 Targa 4
 911 Targa 4S
 911 Turbo
 911 Turbo S
 911 Turbo Cabriolet
 911 Turbo S Cabriolet
 718 Boxster
 718 Boxster S
 718 Cayman
 718 Cayman S
 Boxster S 2p
 Boxster Spyder
 Cayenne

G AT7 370 cv 509.000
 G AT7 420 cv 651.000
 G AT7 370 cv 557.000
 G AT7 420 cv 696.000
 G AT7 370 cv 543.000
 G AT7 420 cv 685.000
 G AT7 370 cv 591.000
 G AT7 420 cv 730.000
 G AT7 370 cv 591.000
 G AT7 420 cv 730.000
 G AT7 540 cv 997.000
 G AT7 580 cv 1.233.000
 G AT7 540 cv 1.044.000
 G AT7 580 cv 1.277.000
 G AT7 300 cv 368.000
 G AT7 350 cv 466.000
 G AT7 350 cv 346.000
 G AT7 350 cv 446.000
 G A7 315 cv 439.000
 G M6 375 cv 483.000
 G A8 300 cv 399.000

Cayenne S	G	A8	420 cv	500.000
Cayenne S E-Hybrid	H	A8	416 cv	432.000
Cayenne GTS	G	A8	440 cv	619.000
Cayenne Turbo	G	A8	500 cv	721.000
Cayenne Turbo S	G	A8	550 cv	952.000
Macan	G	AT7	237 cv	333.000
Macan GTS	G	A7	360 cv	482.000
Macan S	G	A7	340 cv	427.000
Macan Turbo	G	A7	400 cv	542.000
Panamera 4S	G	A8	440 cv	758.000
Panamera Turbo	G	A7	520 cv	981.000

RAM

2500 6.7 Laramie	G	A6	330 cv	259.900
------------------	---	----	--------	---------

RENAULT

Clio 1.0 Expression	F	M5	80 cv	34.985
Duster 1.6 Expression	F	M5	115 cv	69.620
Duster 1.6 Dynamique	F	M5	115 cv	75.320
Duster 2.0 Dynamique	F	M6	148 cv	84.120
Duster 2.0 Dynamique Automático	F	A4	148 cv	85.070
Duster 2.0 Dynamique 4x4	F	M6	148 cv	86.620
Duster Oroch 1.6 Expression	F	M5	115 cv	69.990
Duster Oroch 1.6 Dynamique	F	M5	115 cv	74.490
Duster Oroch 2.0 Dynamique	F	M6	148 cv	77.790
Duster Oroch 2.0 Dynamique	F	A4	148 cv	79.790
Fluence 2.0 Dynamique	F	M6	143 cv	81.050
Fluence 2.0 Dynamique	F	CVT	143 cv	86.500
Fluence 2.0 Dynamique Plus	F	CVT	143 cv	95.000
Fluence 2.0 Privilège	F	CVT	143 cv	103.600
Fluence 2.0 GT Line	F	CVT	143 cv	95.230
Logan 1.0 Authentique	F	M5	80 cv	47.000
Logan 1.0 Expression	F	M5	80 cv	48.950
Logan 1.6 Dynamique	F	M5	106 cv	57.300
Logan 1.6 Dynamique Easy'R	F	AT5	106 cv	62.450
Logan 1.6 Expression	F	M5	106 cv	53.500
Logan 1.6 Expression Easy'R	F	AT5	106 cv	58.250
Sandero 1.0 Authentique	F	M5	82 cv	42.400
Sandero 1.0 Expression	F	M5	82 cv	45.750
Sandero 1.0 Vibe	F	M5	82 cv	47.900
Sandero 1.6 Dynamique	F	M5	118 cv	54.300
Sandero 1.6 Dynamique Easy'R	F	AT5	118 cv	59.450
Sandero 1.6 Expression	F	M5	118 cv	50.600
Sandero 1.6 Expression Easy'R	F	AT5	118 cv	55.350
Sandero 1.6 Stepway	F	M5	118 cv	60.700
Sandero 1.6 Stepway Easy'R	F	AT5	118 cv	64.150
Sandero 1.6 GT Line	F	M5	118 cv	55.500
Sandero 2.0 R S	F	M6	150 cv	63.400

ROLLS-ROYCE

Ghost Series II 6.6	G	A8	570 cv	3.600.000
Wraith 6.6	G	A8	632 cv	3.850.000

SMART

fortwo 1.0 mhd coupé 2p	G	AT5	71 cv	55.900
fortwo 1.0 turbo cabrio 2p.	G	AT5	84 cv	76.900
fortwo 1.0 turbo cabrio tritop 2p	G	AT5	84 cv	76.900
fortwo 1.0 turbo coupé 2p	G	AT5	84 cv	72.900

SUBARU

Forester 2.0 S	G	CVT	150 cv	139.900
Forester 2.0 XT	G	CVT	240 cv	153.900
Impreza Sedan 2.0	G	CVT	155 cv	104.900
XV 2.0	G	CVT	155 cv	118.900
WRX 2.0	G	CVT	270 cv	156.287
WRX 2.5 STI	G	CVT	305 cv	210.900
Legacy 3.6 R	G	CVT	256 cv	161.900
Outback 3.6	G	CVT	256 cv	186.900

SUZUKI

Grand Vitara 2.0	G	M5	140 cv	85.900
Grand Vitara 2.0	G	A4	140 cv	89.700
Grand Vitara 2.0 Premium	G	A4	140 cv	97.700

Grand Vitara 2.0 - Special Edition	G	A4	140 cv	103.900
Grand Vitara 2.0 4sport	G	A4	140 cv	95.800
Grand Vitara 2.0 4x4	G	M5	140 cv	97.700
Grand Vitara 2.0 4x4 Premium	G	A4	140 cv	107.700
Grand Vitara 2.0 4x4 4sport	G	A4	140 cv	113.800
Jimny 4All 2p	G	M5	85 cv	65.490
Jimny 4Sport 2p	G	M5	85 cv	71.490
Jimny 4Sun 2p	G	M5	85 cv	69.490
Swift Sport	G	M6	142 cv	79.990
Swift Sport R	G	M6	142 cv	82.990
S-Cross 1.6 GL	G	M6	120 cv	74.600
S-Cross 1.6 GLX	G	CVT	120 cv	84.600
S-Cross 1.6 GLX AWD	G	CVT	120 cv	91.600
S-Cross 1.6 GLS AWD	G	CVT	120 cv	108.900

TOYOTA

Camry 3.5 XLE	G	A6	277 cv	180.370
Corolla 1.8 GLi	F	M6	144 cv	68.740
Corolla 1.8 GLi Multidrive	F	CVT	144 cv	69.040
Corolla 2.0 Altis Multidrive	F	CVT	154 cv	110.990
Corolla 2.0 Dynamic	F	CVT	154 cv	101.990
Corolla 2.0 XEi Multidrive	F	CVT	154 cv	96.990
Etiós 1.3 X	F	M6	107 cv	45.320
Etiós 1.3 X	F	A4	107 cv	50.110
Etiós 1.5 Ready	F	A4	107 cv	59.780
Etiós 1.5 XS	F	M6	107 cv	50.470
Etiós 1.5 XS	F	A4	107 cv	55.390
Etiós 1.5 XLS	F	M6	107 cv	55.510
Etiós 1.5 XLS	F	A4	107 cv	60.550
Etiós 1.5 Platinum	F	A4	107 cv	64.700
Etiós Cross 1.5	F	M6	107 cv	59.120
Etiós Cross 1.5	F	A4	107 cv	64.230
Etiós Sedan 1.5 X	F	M6	107 cv	49.960
Etiós Sedan 1.5 X	F	A4	107 cv	54.860
Etiós Sedan 1.5 XS	F	M6	107 cv	53.250
Etiós Sedan 1.5 XS	F	A4	107 cv	58.240
Etiós Sedan 1.5 XLS	F	M6	107 cv	58.500
Etiós Sedan 1.5 XLS	F	A4	107 cv	63.600
Etiós Sedan 1.5 Platinum	F	A4	107 cv	68.330
Hilux 2.7 CD SR	F	A4	163 cv	113.280
Hilux 2.7 CD SRV	F	A4	163 cv	122.520
Hilux 2.7 CD SRV 4x4	F	A4	163 cv	133.070
Hilux 2.8 CD SR 4x4	D	A6	177 cv	153.850
Hilux 2.8 CD SRV 4x4	D	A6	177 cv	168.670
Hilux 2.8 CD SRX 4x4	D	A6	177 cv	189.970
Hilux 2.8 CD Standard 4x4	D	A6	177 cv	134.220
Hilux 2.8 CS 4x4	D	M6	177 cv	121.650
Hilux 2.7 SW4 SR [5 lugares]	F	A4	163 cv	163.500
Hilux 2.7 SW4 SR [7 lugares]	F	A4	163 cv	168.930
Hilux 2.7 SW4 SR [5 lugares]	F	M5	163 cv	150.125
Hilux 2.8 SW4 SRX [5 lugares] 4x4	D	A6	177 cv	241.920
Hilux 2.8 SW4 SRX [7 lugares] 4x4	D	A6	177 cv	247.450
Hilux 4.0 SW4 SRX [7 lugares] 4x4	G	A6	238 cv	225.580
Prius 1.8	H	CVT	123 cv	126.600
RAV4 2.0	G	CVT	145 cv	132.950
RAV4 2.0 4x2 TOP	G	CVT	145 cv	147.850
RAV4 2.0 4x4	G	CVT	145 cv	156.950

TROLLER

T4 3.2	D	M6	200 cv	124.890
T4 3.2 Bold	D	M6	200 cv	129.990

VOLKSWAGEN

Amarok 2.0 CSS 4X4 2p	D	M6	140 cv	113.990
Amarok 2.0 CD S 4X4	D	M6	140 cv	126.990
Amarok 2.0 CD SE 4X4	D	M6	180 cv	130.990
Amarok 2.0 CD Trendline 4X4	D	A8	180 cv	148.990
Amarok 2.0 CD Highline 4X4	D	A8	180 cv	167.990
Amarok 2.0 CD Extreme 4X4	D	A8	180 cv	177.990
CC 2.0 TSI	G	A6	211 cv	167.190
CrossFox 1.6	F	M6	104 cv	68.990
CrossFox 1.6 I-motion	F	AT5	104 cv	69.850
Fox 1.0 Trendline	F	M5	82 cv	46.390
Fox 1.0 Comfortline	F	M5	82 cv	49.594
Fox 1.0 Bluemotion	F	M5	82 cv	50.138
Fox 1.0 Track	F	M5	82 cv	47.940
Fox 1.6 Trendline	F	M5	104 cv	50.662
Fox 1.6 Comfortline	F	M5	104 cv	53.394
Fox 1.6 Comfortline I-motion	F	AT5	104 cv	56.694



Fox 1.6 Highline	F	M5	120 cv	59.320
Fox 1.6 Highline I-motion	F	AT5	120 cv	62.709
Fox 1.6 Pepper	F	M5	120 cv	60.583
Fox 1.6 Pepper I-motion	F	AT5	120 cv	63.972
Fox 1.6 Run	F	M5	104 cv	55.190
Fusca 2.0 TSI DSG	G	AT6	211 cv	124.700
Gol 1.0 Comfortline	F	M5	76 cv	45.984
Gol 1.0 Trendline 2p.	F	M5	76 cv	35.960
Gol 1.0 Trendline	F	M5	76 cv	37.950
Gol 1.6 Comfortline	F	M5	104 cv	51.130
Gol 1.6 Comfortline I-motion	F	AT5	104 cv	54.505
Gol 1.6 Highline	F	M5	104 cv	56.030
Gol 1.6 Highline I-motion	F	AT5	104 cv	59.406
Gol 1.6 Trendline	F	M5	104 cv	43.334
Golf 1.0 TSI Comfortline	F	M6	125 cv	74.990
Golf 1.6 MSI Comfortline	F	M5	120 cv	78.130
Golf 1.6 MSI Comfortline	F	A6	120 cv	83.530
Golf 1.4 TSI Highline	G	M6	140 cv	100.346
Golf 1.4 TSI Highline DSG	G	AT7	140 cv	105.870
Golf 2.0 GTI DSG	G	AT6	220 cv	128.867
Golf Variant 1.4 Comfortline	F	M6	150 cv	93.656
Golf Variant 1.4 Comfortline DSG	F	A6	150 cv	104.223
Golf Variant 1.4 Highline TSI DSG	F	A6	150 cv	115.896
Jetta 1.4 TSI Comfortline	F	A6	150 cv	98.852
Jetta 2.0 Highline DSG	G	A6	211 cv	114.576
Jetta 1.4 Trendline TSI	G	M6	150 cv	85.656
Jetta 1.4 Trendline TSI	G	A6	150 cv	91.180
Passat 2.0 Comfortline TSI DSG	G	AT6	220 cv	164.890
Passat 2.0 Highline TSI DSG	G	AT6	220 cv	177.432
Saveiro 1.6 CE Cross 2p.	F	M5	120 cv	69.411
Saveiro 1.6 CE Trendline 2p.	F	M5	104 cv	55.539
Saveiro 1.6 CS Trendline 2p.	F	M5	104 cv	50.383
Saveiro 1.6 CS Robust	F	M5	104 cv	45.513
Saveiro 1.6 CD Cross	F	M5	120 cv	72.582
Saveiro 1.6 CD Highline	F	M5	104 cv	66.076
Saveiro 1.6 CD Trendline	F	M5	104 cv	58.710
SpaceFox 1.6 Highline	F	M5	104 cv	79.681
SpaceFox 1.6 Highline I-motion	F	AT5	104 cv	83.057
SpaceFox 1.6 Comfortline	F	M5	104 cv	72.009
SpaceFox 1.6 Comfortline I-motion	F	AT5	104 cv	75.385
SpaceFox 1.6 Trendline	F	M5	104 cv	68.019
SpaceFox 1.6 Trendline I-motion	F	AT5	104 cv	71.395
Space Cross 1.6	F	M5	104 cv	85.103
Space Cross 1.6 I-motion	F	AT5	104 cv	88.479
Tiguan 1.4 TSI	G	AT6	150 cv	125.990
Tiguan 2.0 TSI	G	A6	200 cv	153.440
Touareg 3.6 V6 4X4	G	A8	280 cv	327.793
Touareg 4.2 V8 4X4	G	A8	360 cv	391.014

up! 1.0 B/W/R up TSI	F	M5	105 cv	55.119
up! 1.0 Cross	F	M5	82 cv	49.421
up! 1.0 Cross I-motion	F	AT5	82 cv	52.797
up! 1.0 Cross TSI	F	M5	105 cv	53.513
up! 1.0 High up	F	M5	82 cv	50.771
up! 1.0 High up I-motion	F	AT5	82 cv	54.147
up! 1.0 High up TSI	F	M5	105 cv	54.863
up! 1.0 Move up	F	M5	82 cv	45.493
up! 1.0 Move up I-motion	F	AT5	82 cv	47.846
up! 1.0 Move up TSI	F	M5	105 cv	49.585
up! 1.0 Take up	F	M5	82 cv	37.590
up! 1.0 Take up 2p.	F	M5	82 cv	35.190
up! 1.0 Track	F	M5	82 cv	46.400
up! 1.0 Speed up TSI	F	M5	105 cv	55.119
Voyage 1.0 Comfortline	F	M5	82 cv	50.076
Voyage 1.0 Trendline	F	M5	82 cv	44.603
Voyage 1.6 Comfortline	F	M5	104 cv	53.554
Voyage 1.6 Comfortline I-motion	F	AT5	104 cv	56.930
Voyage 1.6 Highline	F	M5	104 cv	59.324
Voyage 1.6 Highline I-motion	F	AT5	104 cv	62.700
Voyage 1.6 Trendline	F	M5	104 cv	47.968



VOLVO

V40 T4 1.5 Kinetic	G	A6	190 cv	132.950
V40 T4 2.0 Momentum	G	A6	190 cv	149.950
V40 T4 2.0 Momentum Safety	G	A6	190 cv	164.950
V40 T5 2.0 R-Design	G	A8	245 cv	169.950
V40 T5 2.0 R-Design Safety	G	A8	245 cv	184.950
V40 T4 2.0 Cross Country	G	A8	190 cv	159.950
V40 T4 2.0 Cross Country Safety	G	A8	190 cv	174.950
V60 T5 2.0 Kinetic	G	A8	245 cv	158.950
V60 T5 2.0 Momentum	G	A8	245 cv	172.950
V60 T6 2.0 R-Design	G	A8	306 cv	235.950
S60 T5 2.0 Kinetic	G	A8	245 cv	153.950
S60 T5 2.0 Momentum	G	A8	245 cv	167.950
S60 T6 2.0 R-Design	G	A8	306 cv	230.950
XC60 D5 2.4 Kinetic	D	A6	220 cv	219.950
XC60 D5 2.4 Momentum	D	A6	220 cv	246.950
XC60 T5 2.0 Kinetic	G	A8	245 cv	181.950
XC60 T5 2.0 Momentum	G	A8	245 cv	208.950
XC60 T5 2.0 R-Design	G	A8	245 cv	230.950
XC60 T6 2.0 Inscription	G	A8	306 cv	237.950
XC90 T6 2.0 Momentum	G	A8	320 cv	353.950
XC90 D5 2.0 Momentum	D	A8	235 cv	405.950
XC90 T6 2.0 Inscription	G	A8	320 cv	411.950
XC90 D5 2.0 Inscription	D	A8	235 cv	463.950

SUBARU

Montadora anuncia recall para 120 unidades do Forester

REDAÇÃO AUTOESPORTE (autoesporte@edglobo.com.br)

A Caa, importadora oficial da Subaru no Brasil, anunciou um recall envolvendo 120 unidades do Forester (fabricadas entre 7 de janeiro de 2011 e 21 de março de 2012) por conta de um defeito elétrico na bomba de injeção de ar secundário do sistema de emissões, que pode provocar um incêndio em caso de superaquecimento.

Conforme previsto em lei, o reparo é gratuito e não há data limite para ser realizado. A campanha também é válida para veículos comprados seminovos ou que não tenham feito as manutenções e revisões previstas pelo fabricante. Para dúvidas e agendamento, a Caa disponibiliza o telefone **0800-770-2011** (atendimento de segunda a sexta-feira, das 9h às 20h). As unidades convocadas na campanha têm chassis com números de **BG215141 a CG298583**.

Os carros que não atenderem ao recall e forem reparados em até um ano trarão a informação do não atendimento no campo "observações" do próximo Certificado de Registro e Licenciamento, conforme determinação da Secretaria de Direito Econômico e do diretor do Departamento Nacional de Trânsito.



TRÂNSITO E [FALTA DE] EDUCAÇÃO

POR CONTA DE UMA
MINORIA DE MAL-EDUCADOS,
HÁ TANTAS REGRAS E OBSTÁCULOS
NAS RUAS. E AUMENTAR A
VELOCIDADE NÃO AJUDA EM NADA



Em um período de 20 anos, Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna acumularam pódios e títulos na Fórmula 1 e na Indy. No auge, surgiu a lenda ufanista de que o brasileiro seria o melhor motorista do mundo, destreza representada por esse sucesso nas pistas. No mundo real, dos motoristas comuns nas ruas e estradas do país, as estatísticas mostram outra coisa: o Brasil é um dos países em que mais se morre no trânsito.

A qualidade dos carros melhorou ao longo do tempo, uso de cintos de segurança, ABS e airbags tornaram-se obrigatórios, milhares de quilômetros de rodovias subiram de padrão com a privatização, a infraestrutura das cidades apresentou evolução. Mas um dado varia muito pouco: 90% dos acidentes são causados por falha humana: excesso de velocidade, desrespeito à sinalização, não uso do cinto e embriaguês ao volante são os principais problemas apontados pelas autoridades de trânsito.

Eu apreciaria visceralmente poder manter 50 km/h do trabalho até minha casa. O trajeto de 25 km seria coberto em meia hora, em vez de 1h15, 1h30 habitual. Ficaria feliz até em poder rodar à média de 40 km/h, assim chegaria em cerca de 40 minutos. A questão não é a velocidade, mas o volume de veículos e os 50 semáforos no caminho. A cidade não é só minha, tenho de compartilhar com milhares de pessoas que também querem chegar em casa. Paciência.

Mas nem todo mundo tem. Cenas reais: o condutor de ônibus sabe onde fica cada radar em seu itinerário, e acelera antes do semáforo abrir. O motorista entra por engano em um acesso de rodovia, à noite, engata a ré e volta centenas de metros. Sinalização de prioridade para pedestre nas faixas de segurança é rotineiramente ignorada, e quem está a pé espera, corre ou toma um susto; em estradas, condutores são pressionados a “sair da frente” mesmo quando as condições não são seguras para mudar de faixa; velocidade desproporcionalmente alta onde não há radar. Sem fiscalização, a infração é livre para quem não pratica cidadania.

Motoristas mal-educados são minoria, mas é por causa deles que no mundo inteiro é preciso gastar com instalação de radares, a praga das lombadas se impôs, há tantas regras. E é por eles que, na contramão da tendência em países civilizados, rever o limite de 50 km/h nas vias expressas de São Paulo é um equívoco.

Houve uma ocasião em que, por conta de uma alteração imprevista de voo, eu e alguns colegas de imprensa ganhamos uma carona de Emerson Fittipaldi entre os aeroportos de Guarulhos e Congonhas. Ele foi ao volante, dirigiu com precisão e velocidade quando e onde possível. E o bicampeão mundial ficou enroscado no trânsito próximo a Congonhas, como qualquer outro motorista. Sem excessos, sem “apavorar” outros condutores, menos ainda cometer infrações. **A**



MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

ENERGIA SUPERIOR



TECNOLOGIA



Grade mais resistente às vibrações, corrosão e ciclos de carga e descarga.



Maior Resistência mecânica e proteção de componentes internos com garantia de 18 meses.

Júpiter
BATERIAS

NÃO IMPORTA
A COR DO SEU DESEJO.
O SEGREDO É
SEMPRE ACREDITAR.

oBoticário
Acredite na beleza



PERFUMARIA MASCULINA
E CUIDADOS PESSOAIS

ATÉ
40% DE
DESCONTO



loja revendedora site
  
encontre.boticario.com.br

Promoção válida até 12/2*

*Promoção válida de 23/1/2017 a 12/2/2017 ou enquanto durarem os estoques. Exceto kits regulares e Nativa SPA Cabelos. Consulte produtos participantes e os percentuais de desconto nos nossos canais de vendas. Imagens meramente ilustrativas.